

Юрий Давыдов

# ВОЗДУШНЫЕ СРАЖЕНИЯ НА ТАМАНИ,

или

ПОЧЕМУ ГИТЛЕРОВСКИМ  
ЛЁТЧИКАМ НЕ ПОНРАВИЛАСЬ  
КУБАНСКАЯ ЭТАЖЕРКА

(АПРЕЛЬ – ИЮНЬ 1943 Г.)



**ГРАНТЫ  
ГУБЕРНАТОРА  
КУБАНИ**

## **О КНИГЕ**

ЦЕНТРОМ ПРОЕКТА ЕЙСКОГО СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ «ВОЗДУШНЫЕ СРАЖЕНИЯ НА ТАМАНИ, ИЛИ ПОЧЕМУ ГИТЛЕРОВСКИМ ЛЁТЧИКАМ НЕ ПОНРАВИЛАСЬ КУБАНСКАЯ ЭТАЖЕРКА» ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОИМЁННАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ КНИГА.

Она подготовлена на основе материалов о боевых действиях 4-й ВА (воздушной армии) из фондов ЦАМО (Центрального архива министерства обороны).

Представленный материал отличается от других публикаций тем, что опирается на документы, составленные в ходе или сразу после окончания боёв людьми, принимавшими в них непосредственное участие. Автором были использованы:

– Боевые распоряжения и приказы командующего ВВС СКФ (военно-воздушные силы Северо-Кавказского фронта) с постановкой боевых задач.

– Оперативные сводки штаба 4-й ВА.

– Отчёт о боевой работе 4-й ВА за апрель 1943 года.

– Отчёт о боевой работе 4-й ВА за май 1943 года.



– ВЕСЕННИЕ ВОЗДУШНЫЕ СРАЖЕНИЯ 4-Й  
ВА НА КУБАНИ, АПРЕЛЬ-ИЮНЬ 1943 ГОДА,  
ОПЕРАТИВНО-ТАКТИЧЕСКИЙ ОЧЕРК.

– РАЗВЕДСВОДКИ ШТАБА 4-Й ВА.

– ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ АВИАЦИЯ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ  
ВОЙНЕ. СБОРНИК СТАТЕЙ № 1. – М.: ВОЕНИЗДАТ,  
1946 г.

– НЕМЕЦКАЯ ОБОРОНА ПО ОПЫТУ БОЁВ  
1943-44 г. – М.: ВОЕНИЗДАТ, 1944 г.

АВТОР УБЕДИТЕЛЬНО ПОКАЗАЛ, ЧТО БОЕВАЯ  
РАБОТА СОВЕТСКИХ ЛЁТЧИКОВ В ХОДЕ СРАЖЕНИЯ  
СТРОИЛАСЬ ПРОДУМАННО, ПОСТОЯННО ИЗУЧАЛСЯ  
ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ, ШИРОКО ПРИМЕНЯЛИСЬ  
НОВЕЙШИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ ВЕДЕНИЯ  
ВОЙНЫ. ПОДРОБНО ОПИСАЛ, ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЛ  
СОБОЙ ТАКТИЧЕСКИЙ ПРИЁМ, ПОЛУЧИВШИЙ  
НАЗВАНИЕ «КУБАНСКАЯ ЭТАЖЕРКА».

КНИГА ОБОГАТИТ ЗНАНИЯ ВСЕХ  
ИНТЕРЕСУЮЩИХСЯ ИСТОРИЕЙ ВЕЛИКОЙ  
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ИНФОРМАЦИЕЙ О  
СОБЫТИИ, КОТОРОЕ СТАЛО ПЕРЕЛОМНЫМ В БОРЬБЕ  
ЗА ГОСПОДСТВО В ВОЗДУХЕ.





## **СОДЕРЖАНИЕ**

Введение .....	6
1. Обстановка на южном участке советско-германского фронта весной 1943 года .....	7
2. Боевые действия в воздухе с 17 апреля по 7 июня 1943 года на Кубани .....	33
3. Борьба за господство в воздухе .....	65
Заключение .....	96
Приложения .....	98

## **ХРОНИКА ОСНОВНЫХ СОБЫТИЙ НА КУБАНИ В 1943 ГОДУ**

1. 4 февраля – директива Ставки Верховного Главнокомандования № 30037.
2. 12 февраля – освобождён Краснодар.
3. 17-24 апреля – первое воздушное сражение.
4. 29 апреля-10 мая – второе воздушное сражение.
5. 26 мая-7 июня – третье воздушное сражение.
6. 9 октября – освобождён Таманский полуостров.



## **ВВЕДЕНИЕ**

Обращение к теме воздушных сражений на Кубани связано с 80-й годовщиной освобождения Краснодарского края от немецко-фашистских захватчиков.

Несмотря на то, что рассматриваемые события в послевоенный период были подробно описаны в отечественной военно-мемуарной литературе, представленный материал восстанавливает ход событий с опорой на документы, ранее широко не использовавшиеся при освещении данной темы. Это позволяет внести некоторые уточнения при изучении сражений по освобождению Кубани и описанию воздушных боёв весной 1943 года.

Рассмотренные в данном материале факты дают развёрнутую характеристику боевого применения не только советской авиации, но и авиации противника. Тем самым предпринята попытка целостного описания событий весны 1943 года на Кубани.



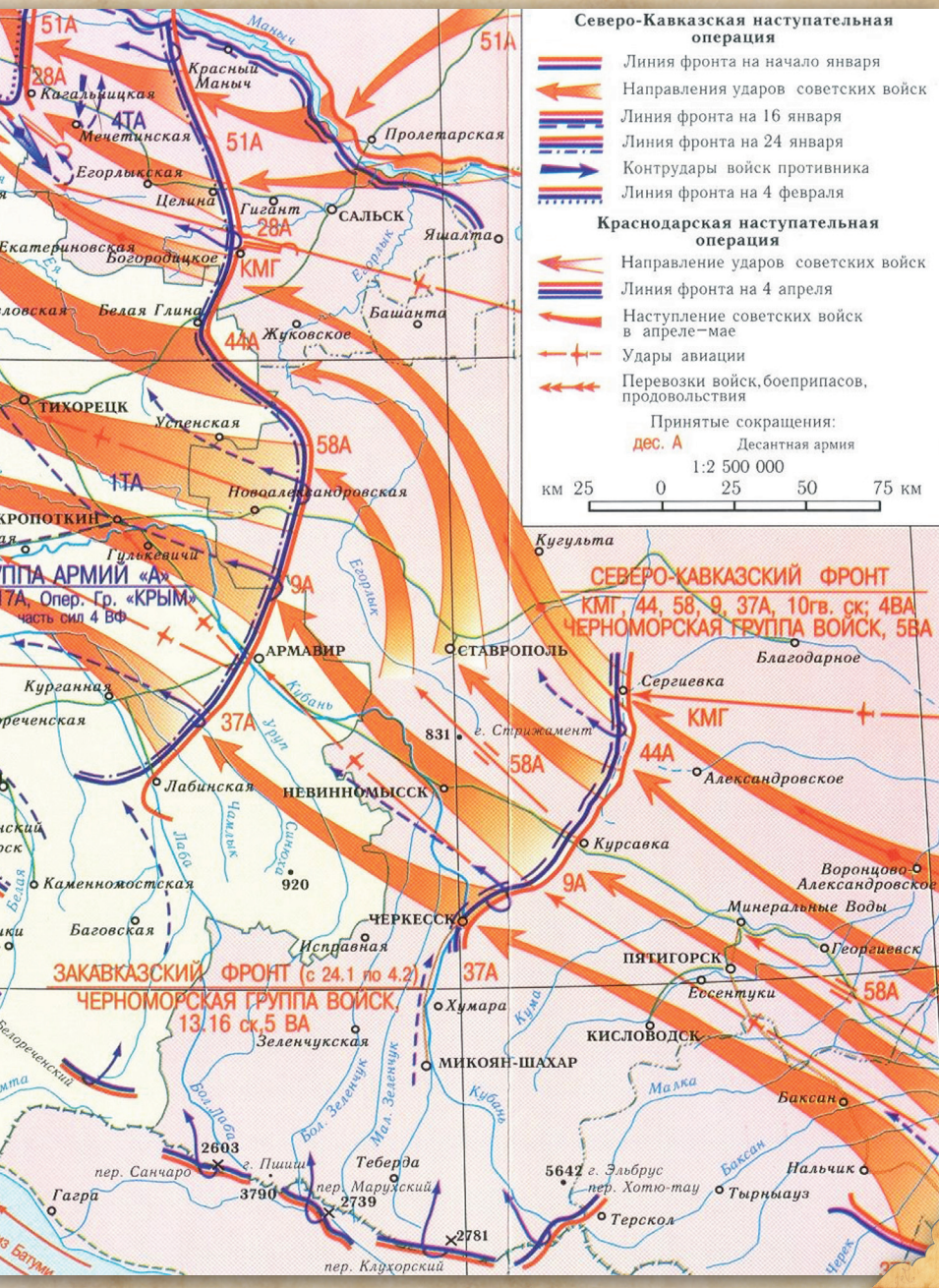
# 1. ОБСТАНОВКА НА ЮЖНОМ УЧАСТКЕ СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОГО ФРОНТА К ВЕСНЕ 1943 ГОДА

В начале 1943 года, используя благоприятные условия, сложившиеся вследствие окружения под Сталинградом крупной группировки противника, советские войска на Северном Кавказе перешли в наступление и через месяц вышли к Азовскому морю<sup>1</sup>. Противник, понеся большие потери, вывел свои войска из-под наших ударов и сумел избежать угрожающего ему окружения. Немецкая группа армий «А», действовавшая на Северном Кавказе, частью сил отошла на Ростов, а 17-я армия и несколько дивизий 1-й танковой армии – к низовьям Кубани на Таманский полуостров.

---

<sup>1</sup> 24 января Северная группа Закавказского фронта была преобразована в Северо-Кавказский фронт. 5 февраля Черноморская группа Закавказского фронта была передана в состав Северо-Кавказского фронта.







В этих условиях Ставка Верховного Главнокомандования, в целях быстрейшего уничтожения противника и освобождения занятой территории, директивой № 30037 от 4 февраля 1943 года приказала не позднее 10-12 февраля окружить в районе Краснодара группировку противника и уничтожить её.

В течение февраля – марта был последовательно проведён ряд операций. 4 февраля высажен морской десант в районе Новороссийска, 12 февраля взят город Краснодар, противник отброшен от города на 40-60 километров. До 20 марта проведён был ещё ряд наступательных операций, заставивших противника отойти на рубеж, протянувшийся от Новороссийска до приазовских плавней.

Дальнейшее наступление приостановилось, так как противник занял заранее подготовленные оборонительные позиции, прикрывающие Таманский полуостров.

Главная задача, поставленная Ставкой, оказалась невыполненной. Окружить и уничтожить вражескую группировку в районе Краснодара не удалось.

Германское командование всеми силами стремилось удержать таманский плацдарм. Упорство, с которым это делалось, во многом объяснялось складывающейся общей обстановкой на советско-германском фронте.

В марте в районе Харькова немцы предприняли попытку взять реванш за Сталинград и переломить ход войны на Восточном фронте в свою пользу. Для этого в полосе действий Юго-Западного и Воронежского фронтов противник ввёл в бой переброшенные из-под Ростова и из Западной Европы танковые дивизии.

Наши войска, действовавшие в этом районе, были истощены непрерывными наступательными боями и отразить контрудар противника не смогли. 16 марта противник

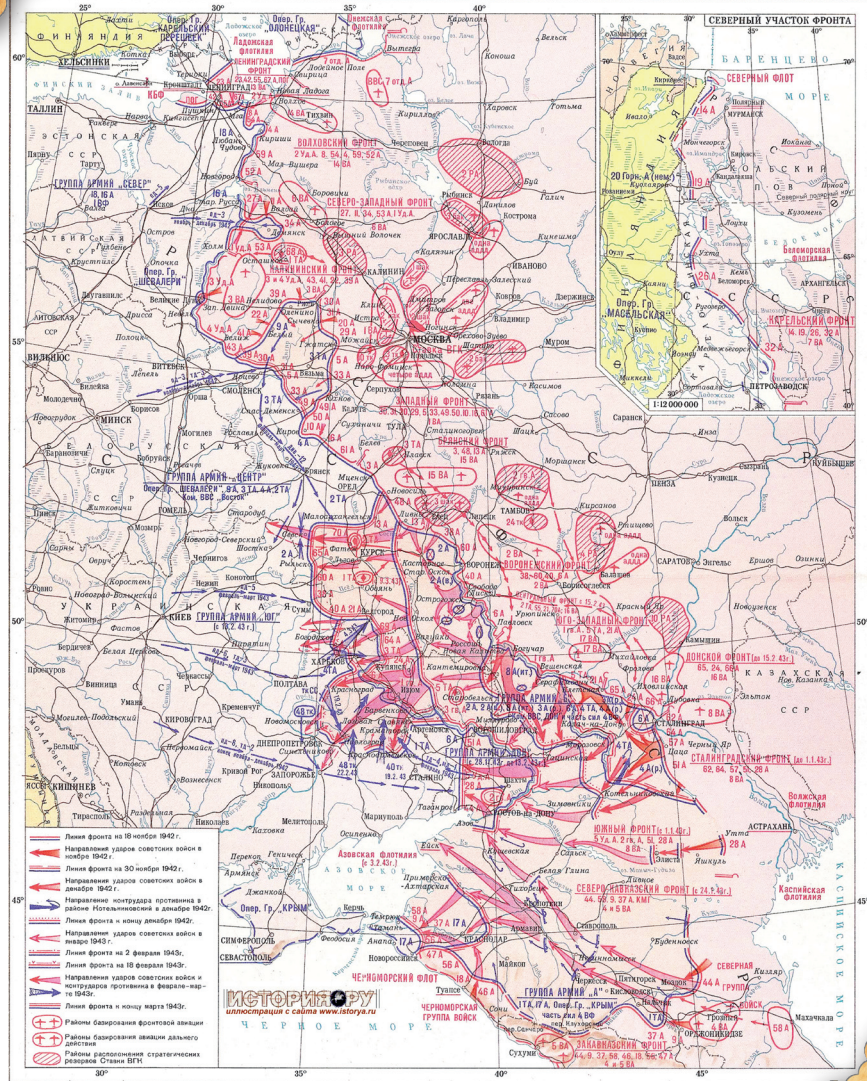


снова овладел Харьковом, а 18 марта наши войска оставили Белгород. Хотя противник сумел нанести поражение на этом участке фронта, его расчёт окружить советские войска в районе Харькова и устроить «немецкий Сталинград» провалился. Враг не сумел вернуть себе стратегическую инициативу.

К 27 марта советским войскам удалось полностью остановить противника на рубеже, который образовал южный фас Курской дуги. Фронт стабилизировался. Однако противник по-прежнему сохранял ярко выраженную авиационно-танковую ударную группировку, мощь которой всё время наращивалась, наступательные намерения врага в районе Курской дуги были очевидны. Далеко идущие планы германского командования были связаны с разгромом советских войск в этом районе и развёртыванием нового стратегического наступления. Для продвижения на Кавказ им необходимо было сохранить за собой Таманский полуостров.



**ОБЩИЙ ХОД НАСТУПЛЕНИЯ СОВЕТСКИХ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ ЗИМОЙ 1942-1943 ГГ.**



**ОБЩИЙ ХОД НАСТУПЛЕНИЯ СОВЕТСКИХ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ  
(ЗИМА 1942-1943 ГГ.)**



Кроме того, удержание кубанского плацдарма имело для Германии немаловажное политическое значение. На совещании в ставке немецкого главнокомандования 10 марта 1943 года Гитлер огласил планы на 1943 год. Он заявил в отношении группы армий «А» следующее: «Желательно, чтобы Новороссийск был удержан нами и включён в состав Таманского плацдарма, с одной стороны, из соображений политического влияния на тюрков и, с другой стороны, в целях удержания русского Черноморского флота вдали от Крыма». 13 марта в группу армий «А», оборонявшей Таманский полуостров и Крым, поступил приказ Гитлера № 5 для высших начальников, в котором содержалось указание о ведении боевых действий на восточном фронте на ближайшие месяцы. В указаниях говорилось: «... задачей группы армий является удерживать во что бы то ни стало таманский плацдарм и Крым»<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Гречко А.А. *Годы войны*. М.: Воениздат, 1976, с. 476



В сложившейся обстановке и советское командование оценило опасность сохранения за противником полуострова. Было очевидно, что, укрепившись, немцы могли угрожать тылам наших войск на Нижнем Дону и Кавказе, затруднять действия советского флота в Азовском море. Таманский плацдарм прикрывал с востока Крым от морских десантов. Осознавалась опасность развития событий в связи с возможным ухудшением общей обстановки на советско-германском фронте.

В директиве № 30075 от 16 марта 1943 года Ставка Верховного Главнокомандования указывала: «Видимо, противник хочет сохранить таманский плацдарм для будущих своих операций. Нужно обязательно построить оборонительный рубеж по реке Ангелинский Ерик. Такой рубеж, подкреплённый некоторыми войсковыми частями, мог бы гарантировать от неожиданностей»<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> *Битва за Кавказ. М.: Воениздат, 1954, с. 360.*



Поэтому перед командованием Северо-Кавказского фронта по-прежнему стояла задача уничтожения немецкой группировки на Кубани.

Для противоборствующих сторон поставленные задачи вызывали немало трудностей.

В немецкой 17-й полевой армии, занимавшей оборону на полуострове, особенно остро ощущался недостаток войск, а Керченский пролив затруднял их снабжение. Кроме того, часть сил 17-й армии составляли румынские войска, обладавшие низкой боеспособностью и крайне ненадёжные. На значительное пополнение рассчитывать не приходилось, так как основная масса сухопутных войск, прибывающих на советско-германский фронт, направлялась для усиления группировки германских войск в районе Курского выступа. Однако было бы ошибкой считать, что Северо-Кавказская группировка немецких войск была демо-



рализована и ослабила сопротивление. Опираясь на укрепленные позиции, 17-я полевая армия в составе трёх армейских, одного горнострелкового и одного кавалерийского корпусов всё ожесточеннее оборонялась. Стараясь поднять боевой дух прижатых к Азовскому морю своих войск, Гитлер сыпал благодарности и награды. Командующий группой армий «А» генерал-полковник Клейст 1 февраля 1943 года (одновременно с командующим группой армий «Б» Паулюсом) был произведён в генерал-фельдмаршалы. Усиливались и репрессивные меры. Для наведения порядка в румынских частях в группу армий «А» прибыл военный министр Румынии генерал Пантази. Он привёз разрешение маршала Антонеску командирам дивизий утверждать смертные приговоры<sup>4</sup>.

Для повышения устойчивости обороны командование вермахта принимало

---

<sup>4</sup> Гречко А.А. *Годы войны*. М.: Воениздат, 1976, с. 448.



энергичные меры, в целях обеспечить бесперебойную работу коммуникаций через Керченский пролив. Туда перебрасывались немецкие и итальянские торпедные катера, подводные лодки, самоходные артиллерийские баржи. Принимались спешные меры для строительства между Крымом и Таманским полуостровом бензопровода и канатной дороги<sup>5</sup>.

Занимаемые немцами позиции в географическом отношении были удобны для обороны. Имея 80 км в ширину и до 90 км в глубину Таманский полуостров, особенно в северной части, изобилует большим количеством рек, каналов, плавней и лиманов. На юг и юго-запад от станицы Крымской до самого Чёрного моря возвышаются западные отроги Главного Кавказского хребта.

В инженерном отношении оборона состояла из двух линий. Обе они опирались

---

<sup>5</sup> *История второй мировой войны. М.: 1976. Т. 6, с. 105.*



на рельеф местности и имели мощную траншейную систему. Для оборудования их использовался Новороссийский цемент. Костяком всей обороны врага являлась станция Крымская. На удалении 8-10 км от переднего края проходила вторая, так называемая «Голубая линия» обороны.

Однако главные надежды гитлеровское командование в обороне Таманского полуострова возлагало на свою авиацию, в его планах она занимала особое место. После тяжёлых поражений сухопутных войск под Москвой и Сталинградом только в германской авиации сохранялась уверенность, что её превосходство над советской по-прежнему неоспоримо. Эту уверенность не поколебал даже неблагоприятный исход боёв в небе над Москвой и Сталинградом. В мартовском наступлении под Харьковом немецкая авиация действовала крупными силами, наносила удары по нашим войскам на поле боя, по Харькову и всем дорогам, ведущим к нему с севера, востока и юга.



Успех операции в целом был предопределён этими действиями. В начале 1943 года были переброшены на советско-германский фронт из Германии, Норвегии, Франции и Голландии десять бомбардировочных и одна истребительная группа, со Средиземноморья – три бомбардировочные группы, эскадра пикирующих бомбардировщиков, особый отряд двухмоторных истребителей, с Балканского полуострова – две бомбардировочные группы.

Германское командование было уверено: достаточно создать необходимую группировку сил в воздухе, и они снова добьются полного успеха, как в 1941 году. Ведь по их довоенной оценке «Ударная мощь советских военно-воздушных сил в значительной степени уступает ударной мощи немецких ВВС... Если иметь в виду недостатки в системе наземного обеспечения и снабжения, а также неспособность русских к технике, то боеготовность советских ВВС следует считать явно низкой.... Боевые возможности авиасоединений в ходе



войны с хорошо вооружённым противником будут падать и далее»<sup>6</sup>.

К апрелю на аэродромы Крыма и Тамани было переброшено до 1 000 самолётов из частей 1, 4, 8-го авиакорпусов 4-го воздушного флота (**Приложение № 1**). Кроме того, они планировали использовать по войскам Северо-Кавказского фронта бомбардировщики с аэродромов юга Украины.

Советское командование авиационное обеспечение наступательных действий возлагало на 4-ю и 5-ю Воздушные армии (ВА)<sup>7</sup>.

Кроме того, в интересах войск фронта привлекались 70 самолётов ВВС Черноморского флота и одна дивизия авиации дальнего действия в количестве 60 самолётов.

---

<sup>6</sup> Жилин П.А. Проблемы военной истории.

М.: Воениздат, 1975, с. 189.

<sup>7</sup> С 24 апреля 4-я Воздушная армия. Управление 5-й Воздушной армии, передав материальную часть 4-й Воздушной армии, убыло под Курск.

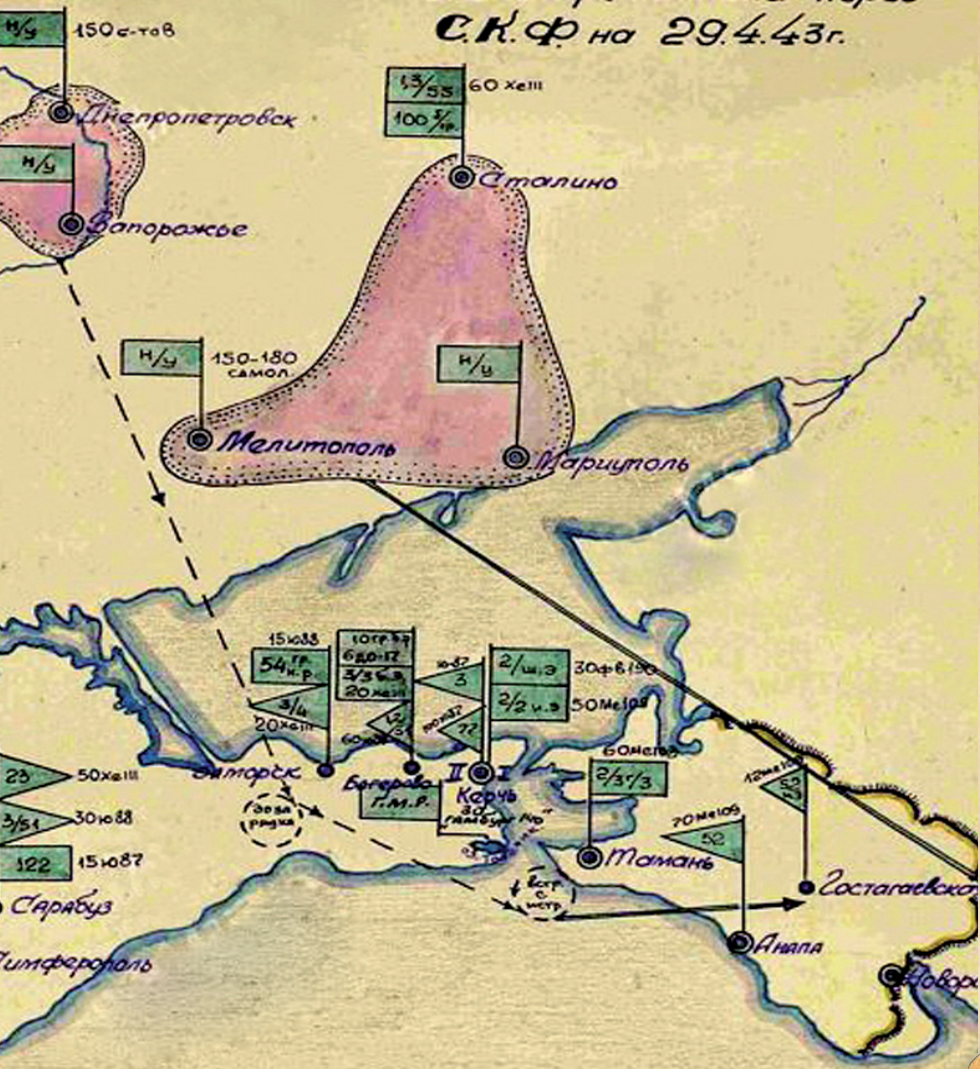


СХЕМА БАЗИРОВАНИЯ НЕМЕЦКИХ ВВС (29 АПРЕЛЯ 1943 Г.)



# ГРУППИРОВКА

В.В.С противника перед  
С.К.Ф на 29.4.43г.





В аэродромном базировании советская авиация испытывала значительные трудности. Горная местность резко ограничивала возможности создания аэродромной сети. Аэродромы нашей авиации располагались вдоль побережья Чёрного моря и севернее реки Кубань. Ввиду отсутствия взлётно-посадочных полос с твёрдым покрытием весной эти аэродромы на некоторое время выходили из строя. Расстояние до линии фронта было в среднем 100-150 км.

Истребительная же авиация противника базировалась в 40-50 км от линии фронта в Анапе и Гостагаевской.

В целом численность нашей авиации в первой половине апреля составляла не более 600 самолётов.

Таким образом, воздушная обстановка на Кубани складывалась не в нашу пользу. Это стало особенно ясно, когда 14 апреля 56-я армия Северо-Кавказского фронта перешла в наступление в направлении станицы Крымской.



Первоначально, добившись успеха, советские войска 15 апреля подверглись последовательным сосредоточенным массированным ударам с воздуха. По участку прорыва немцы в этот день произвели 1 100 самолёто-вылетов. В завязавшихся воздушных боях, по оперативным сводкам, 4-й ВА было проведено 20 воздушных боёв, сбито: 1 – ДО-217, 21 – Ме-109, 12 – Ю-88, 1 – ФВ-190, 1 – ФВ-189. Особенно отличилась 216-я смешанная авиационная дивизия (САД). На её долю из числа указанных сбитых самолётов противника пришлось: 10 – Ю-88, 11 – Ме-109, 1 – ДО-217. Однако и дивизия потеряла 5 истребителей «Аэрокобра». В последующие дни напряжение действий авиации противника не снижалось. 16 апреля произошло 15 воздушных боёв. Сбито: 21 – Ме-109, 2 – Ю-87, 1 – Ю-88, 1 – ФВ-189. 17 апреля – 10 воздушных боёв, сбито: 1 – Ме-109, 1 – Ю-88, 1 – ФВ-190, 1 – Ю-87, 3 – Хе-111<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> ЦАМО, Ф. 319, оп. 4798, д. 1 000, л.л. 295, 296.



Но нейтрализовать действия противника наша авиация не смогла. Оперативное господство в воздухе захватила вражеская авиация.

Верховное командование вермахта в дневнике боевых действий отмечало: «В районе Крымской наша авиация оказала обороняющимся войскам небывало мощную поддержку: действовало около 1 000 бомбардировщиков, пикирующих бомбардировщиков, истребителей танков»<sup>9</sup>.

Произошедшие 14-18 апреля воздушные бои показали советскому командованию: без создания мощной авиационной группировки противника с Таманского полуострова не выбить. Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение сначала усилить нашу авиацию на Кубани, добиться перелома в борьбе с вражеской авиацией и лишь после этого продолжить наступление.

---

<sup>9</sup> История второй мировой войны. М., 1976. Т. 6, с. 106.

К началу 1943 года завершилось формирование авиакорпусов резерва Верховного Главнокомандования (РВГК). Командование Красной Армии стало располагать мобильным средством наращивания сил в борьбе за господство в воздухе. По его распоряжению авиакорпуса могли направляться на те участки фронта, где решались наиболее ответственные задачи.

Первым боевым опытом применения авиакорпусов РВГК стала Кубань. Именно сюда из-за сложившейся крайне тяжёлой обстановки в районе Новороссийска и станицы Крымской были переброшены 3-й истребительный авиационный корпус (ИАК) (120 истребителей – Як-1, Як-7Б)<sup>10</sup>. Перебазирование истребителей было завершено к 18 апреля. 21 апреля был переброшен 2-й бомбардировочный авиационный корпус (БАК) (92 бомбардировщика Пе-2), 23 апреля –

---

<sup>10</sup> Его первоначально собирались направить в район Обояни на Воронежский фронт в состав 17-й ВА.



2-й смешанный авиационный корпус (САК) (66 штурмовиков Ил-2, 28 истребителей Ла-5, Як-1). Все эти силы были включены в состав 4-й ВА. Вновь прибывшие соединения были укомплектованы новейшими советскими самолётами, соответствовавшими требованиям современной войны.

Истребители обладали пушечным вооружением, бомбардировщики могли наносить удары, пикируя под большими углами, что повышало точность удара. Штурмовики имели кабину, где помимо лётчика было место стрелку, прикрывавшему верхнюю заднюю полусферу, что повышало живучесть боевой машины. Все самолеты были оборудованы радиостанциями. Кроме того, в составе 4-й ВА имелись самолёты американского производства: бомбардировщики Б-20 «Бостон», Б-3 и истребители «Аэрокобра», а также английские истребители «Спитфайр». Основными достоинствами истребителей являлось мощное пушечное вооружение (на «Аэрокобре» стояла 37-мм пушка) и современные УКВ-радиостанции,

обеспечивающие высокое качество связи. Эта авиационная техника поступила в наши войска в марте 1943 года через Ирак и Иран по ленд-лизу.

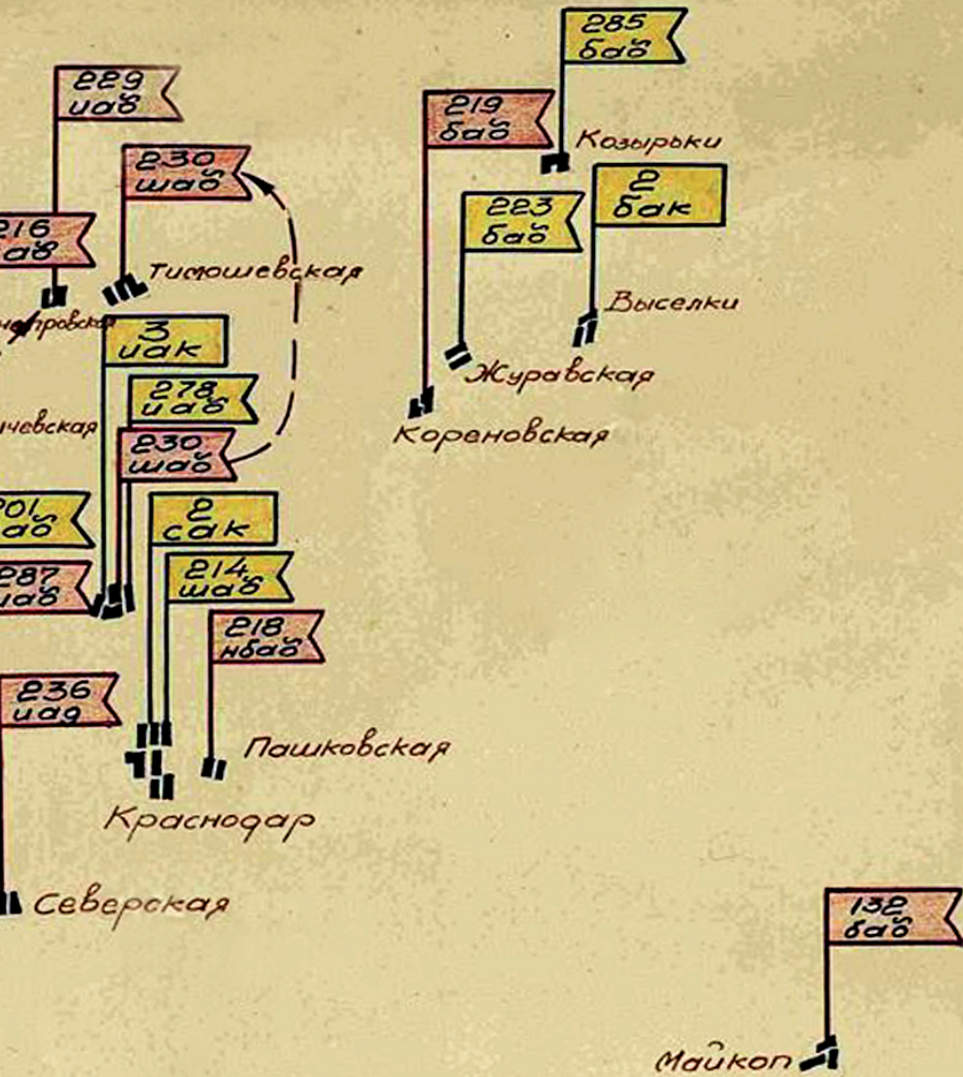
Качественный состав германской истребительной авиации на этом участке фронта тоже был улучшен за счёт применения ФВ-190, имевшего на вооружении 4x20-мм пушки и новой модификации Me-109Г, боевые характеристики которого были значительно улучшены по сравнению с широко применявшимся на советско-германском фронте Me-109Ф.

Сравнительные характеристики своих и немецких самолётов по оценке советского командования в 1943 году приводятся в **Приложении № 2.**

В составе группировки находились лучшие соединения немецкой истребительной авиации – 52-я истребительная эскадра, 3-я истребительная эскадра «Удет», группа асов 2-й истребительной эскадры.



СХЕМА БАЗИРОВАНИЯ ЧАСТЕЙ 4-Й ВА В АПРЕЛЕ 1943 Г.



масшт. 1:1000000



В обстановке невиданной с начала войны концентрации авиационной техники на узком участке фронта, когда обе стороны средством достижения успеха избрали авиацию, неизбежно должна была произойти воздушная битва. С одной стороны, по-прежнему уверенные в своём сверхпревосходстве асы люфтваффе, с другой – получившие в своё распоряжение современные самолёты советские лётчики, окрылённые победами в воздухе под Сталинградом.

На всём многотысячекилометровом советско-германском фронте в апреле 1943 года установилось относительное затишье, только на самом южном его участке продолжались бои с нарастающим ожесточением. В воздухе разворачивались переходящие из одного в другое воздушные сражения. Это были завершающие бои советских войск, начавшиеся наступлением из-под Сталинграда. Они стали преддверием сражения на Курской дуге и оказали на его исход прямое влияние.

## 2. БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ВОЗДУХЕ С 17 АПРЕЛЯ ПО 7 ИЮНЯ 1943 ГОДА НА КУБАНИ

Войска Северо-Кавказского фронта в период с апреля по июнь 1943 года провели ряд последовательных операций, в которых приняла участие авиация фронта.

Окончание боёв в районе Крымской совпало с началом операций немцев в районе Мысхако, где с февраля десантники удерживали небольшой плацдарм, названный Малой Землёй. Наличие наших войск южнее Новороссийска, их активные действия были постоянной угрозой правому флангу обороны противника на Таманском полуострове и сковывали его значительные силы.

Ликвидация плацдарма могла бы значительно усилить оборону противника. В на-



ступление на десантников немцы бросили всю свою авиацию. 17 апреля 450 бомбардировщиков и 200 истребителей 2, 3, 77-й эскадр пикирующих бомбардировщиков, 52 и 3-й истребительных эскадр и группы 1-й штурмовой эскадры начали бомбардировку наших войск в Мысхако.

На 20 апреля противник назначил решающее наступление. В воздухе шли непрерывные воздушные бои. Прославленный советский воздушный ас А.И. Покрышкин, воевавший на истребителе «Аэрокобра», в своей книге «Небо войны» этот день описал так: «Над Цемесской бухтой небо кишело самолётами. Выше нас сновали «яки» и «кобры», параллельно нам, на той же высоте, шли большие группы наших бомбардировщиков и штурмовиков. Такое количество своей авиации я видел впервые»<sup>11</sup>. Немцы в тот день до 12:00 произвели 1 100 самолёто-вылетов для ударов по нашим

---

<sup>11</sup> Покрышкин А.И. Небо войны. М., «Молодая гвардия», 1968, с. 266.

обороняющимся войскам и готовы были перейти в наступление сухопутными силами. Однако в 11:30 60 бомбардировщиков и 31 истребитель советских ВВС нанесли удар по противнику, изготавившемуся к атаке. В повторном ударе 16:30-17:00 участвовали 97 самолетов. Немецкие войска, застигнутые врасплох ударами с воздуха в боевых порядках для наступления вне укрытий, понесли большие потери и вынуждены были прекратить наступление и отойти в исходное положение.

Анализируя причины своего неуспеха командующий 17-й армией генерал-полковник Руофф на совещании 23 апреля заявил: «Наступление 20 апреля, в котором приняли участие все имеющиеся в распоряжении силы, пострадало значительно оттого, что ему препятствовала атака русской авиации, в которой приняли участие 100 самолётов»<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Гречко А.А. *Годы войны*. М.: Воениздат, 1976, с. 483.



Военный совет Северо-Кавказского фронта в своём приказе отметил: «День 20 апреля был кульминационным моментом боёв на фронте десантной группы... В течение трёх дней над участком десантной группы происходили непрерывные воздушные бои, в результате которых авиация противника, понеся исключительно большие потери, вынуждена была уйти с поля боя. Этим определялась и дальнейшая наземная обстановка»<sup>13</sup>.

В этих боях впервые приняли участие прибывшие на фронт авиационные корпуса РВГК. Это было первое воздушное сражение.

В оперативных сводках штаба 4-й ВА получили отражение события того времени.

20 апреля 1943 года, когда бои достигли своего наивысшего накала, в сводке № 224 отмечалось, что 3 ИАК за день боёв сбил:

---

<sup>13</sup> Гречко А.А. *Годы войны*. М.: Воениздат, 1976, с. 485.



11 – Ме-109, 2 – ФВ-189, 2 – Ю-88. При этом свои потери составили: 19 Як-1 и Як-7Б. Всего соединения 4-й ВА провели 10 воздушных боёв, сбили 32 Ме-109<sup>14</sup>.

Наиболее часто в оперативных сводках за период с 20 по 24 апреля встречаются имена лётчиков 216 смешанной авиационной дивизии (САД). Старший лейтенант Фадеев за это время сбил 6 Ме-109, лейтенант Труд – 4 Ме-109, капитан Покрышкин – 3 Ме-109, лейтенант Искрин – 2 Ме-109, лейтенант Павлов – 2 Ме-109. Однако и советская авиация несла тяжёлые потери. Так, старший сержант Сапунов сам сбил 2 Ме-109 и 1 Ю-88, но 23 апреля был подбит и произвёл вынужденную посадку в Новотитаровской, 24 апреля снова вылетел на задание и с него уже не вернулся. Самолёт старшего сержанта Островского во время выполнения боевого задания был подбит, при возвращении на свой

---

<sup>14</sup> ЦАМО, Ф319, оп. 4798, д. 100, л.л. 317-318.



аэродром он попал под удар вражеских истребителей, а когда лётчик попытался спастись на парашюте, то был расстрелян врагом в воздухе. В этих же боях был сбит и погиб младший лейтенант Вербицкий.

Всего с 17 по 24 апреля наша авиация произвела 1 518 самолёто-вылетов, её действия сыграли решающую роль в срыве наступательной операции противника на Новороссийском направлении.

В разгар боев за Малую Землю командующий Северо-Кавказским фронтом наметил переход в наступление 56-й А в направлении на Крымскую с целью оттянуть силы немцев с Мысхако. Однако прибывший по приказанию Верховного Главнокомандующего представитель Ставки Г.К. Жуков это решение отменил, перенеся наступление на более поздний срок: вначале на 25 апреля, а затем на 29 апреля.

Необходимо было более тщательно подготовиться. В район предстоящего наступле-



ния продолжали прибывать авиационные соединения. Это позволило ликвидировать невыгодное для нашей авиации соотношение сил (боевой состав 4-й ВА в апреле приведён в **Приложении № 3**).

Германская группировка авиации с апреля также постоянно изменялась. Противнику приходилось маневрировать не только потому, что необходимо было создать перевес в силах и средствах, но и из-за ударов, которые наносила советская авиация по аэродромам Тамани и Крыма.

23 апреля 13 самолётов Б-20 «Бостон» нанесли удар по аэродрому Тамань, уничтожив 12 самолётов. 24 апреля 34 самолёта Б-20 «Бостон» и Ил-4 вновь нанесли удар по этому аэродрому, было уничтожено 10 самолётов. Нанесённые удары по крымским аэродромам 25 апреля вынудили 55-ю бомбардировочную эскадру перебазироваться на более безопасное расстояние в Сталино (Донецк) и Запорожье. В 20-х числах апреля противник перебросил



на таманские аэродромы группу асов, имеющих по 300-400 боевых вылетов. Та часть группы, которая базировалась на аэродром Анапа, состояла из 2-х отрядов по 12 ФВ-190<sup>15</sup>. До 28 апреля в результате перегруппировки бомбардировочная авиация была снята с аэродромов Таманского полуострова и переброшена в Крым, на её место были переброшены истребители.

Затишье на других участках фронта позволило противнику активно перебрасывать самолёты с аэродромов перед советским Южным фронтом. Несмотря на то, что командование ВВС Германии не располагало достаточными резервами, их отсутствие компенсировалось быстротой маневрирования наличными силами авиации. Этому, в первую очередь, способствовала организационная структура и управление люфтваффе. Воздушные флоты, будучи независимыми от сухопутных групп армий, имели за-

---

<sup>15</sup> ЦАМО, Ф319, оп. 4800, д. 50, л.л. 203-204.



дачу в зависимости от обстановки осуществлять с ними оперативное взаимодействие при решении главных задач. Появление новых сил перед Северо-Кавказским фронтом зафиксировали разведывательные сводки штаба 4-й ВА. 9 апреля 1943 года пленный лётчик ефрейтор Рейнгольд Найт показал, что он из 3-й группы 3-й истребительной эскадры «Удет», прибыл из Павлограда в Керчь. 9 апреля через 3 часа по прибытии на аэродром в ходе ознакомительного полёта был сбит. Всего прилетело 30 Me-109Г и Me-109Ф. 10 апреля экипаж Ю-88 из части Л-28420 отряда бомбардировщиков-разведчиков главного командования в составе лейтенанта Дахлера, лейтенанта Фауста, унтер-офицера Энтнера был сбит в районе станицы Ленинградской. Он произвёл вылет с аэродрома Сарабуз. На фронт экипаж прибыл из Германии 2 месяца назад.

7 мая 1943 года захвачены 4 члена экипажа Хе-111 из 3-й группы 4-й бомбардировочной эскадры. Они прибыли из Франции



23 апреля, сбиты 29 апреля, скрывались в плавнях до 7 мая.

17 апреля взят в плен экипаж Хе-111 6-го отряда 2-й группы 55-й бомбардировочной эскадры, базировались в Саках. Показали, что 11 апреля в группу прибыло пополнение: 5 экипажей 65 человек из Франции без материальной части<sup>16</sup>. (Состав авиационной группировки противника на начало мая приведён в **Приложении № 4**).

К концу апреля советское командование завершило подготовку нового наступления. Она осуществлялась под непосредственным контролем и при участии представителей Ставки ВГК Г.К. Жукова, Наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова и командующего ВВС А.А. Новикова. Их нахождение на этом участке фронта показывало, какое большое значение предстоящему наступлению придавало командование Красной Армии. Ранее в марте сюда прибыл Л.П. Берия, в

---

<sup>16</sup> ЦАМО, Ф 319, оп. 4800, д. 50, л.л. 25, 50, 60



подчинении которого находились войска НКВД. В предстоящем наступлении в составе 56-й А должна была действовать особая дивизия НКВД. Это было крупное соединение, насчитывающее 11 тысяч человек. Для сравнения: 37-я А, действовавшая рядом, в своём составе насчитывала 14 223 человека<sup>17</sup>.

Воздушные бои, которыми сопровождалась наступательная операция 56-й А на Крымскую с 29 апреля по 10 мая, стали вторым воздушным сражением. Эти бои в череде воздушных сражений занимают центральное место во всей борьбе за оперативное господство в воздухе. Действиями 4-й ВА в этот период руководил Н.Ф. Науменко. Являясь командующим воздушной армией, он продолжил в условиях начала боёв ею руководить, несмотря на то, что 1 мая или 29 апреля на эту должность был назначен

---

<sup>17</sup> *Битва за Кавказ. М. Воениздат, 1954, с. 358.*



К.А. Вершинин. Подписи Н.Ф. Науменко стоят на штабных документах 4-й ВА до 5 мая 1943 года. Подпись К.А. Вершинина в качестве командующего 4-й ВА появилась только 14 мая.

В ночь на 29 апреля соединениям 4-й ВА была поставлена задача: прикрыть войска и нанести удар последовательно в 6:30, 7:00 в 1-й полосе обороны, по 2-й полосе быть готовыми нанести удар с 7:50. В район Крымской, Молдаванской и Нижнебаканской для разведки и расчистки воздушного пространства направить 6 самолётов «Аэрокобра». Это распоряжение было написано Н.Ф. Науменко от руки<sup>18</sup>.

29 апреля советская авиация нанесла массированный бомбовый удар по противнику. 144 бомбардировщика и 84 штурмовика в сопровождении 164 истребителей участвовали в этом налёте. Еще 101 истребитель

---

<sup>18</sup> ЦАМО, Ф319, оп. 4805, д. 20, л.л. 111-113, 117-120.



осуществлял прикрытие наших войск. В течение дня было произведено 1 028 самолёто-вылетов нашей авиацией. Над линией фронта развернулись ожесточённые воздушные бои, наши истребители в этот день применили один из наиболее эффективных приёмов воздушного боя – свободную охоту или свободный полёт.

Для этого 216 САД выделила 16 «Аэрокобр» и 16 «Спитфайров», они провели 8 воздушных боёв, сбили 3 самолёта противника и 2 подбили. Потери 216 САД составили: 1 сбитый и 2 не вернувшихся с задания самолёта. Свободная охота давала лётчикам реализовать все возможности самолёта-истребителя. Прежде всего, атаковать противника на максимальной скорости, нанося удар сверху или снизу. Такая атака требовала от лётчика большого мастерства в пилотировании и прицельной стрельбе. Самолёт же для свободной охоты помимо большой скорости должен был обладать мощным пушечным вооружением. Секунд-



ный залп такого самолёта обеспечивал полное разрушение самолёта противника в течение скоротечной атаки.

Всего за день наши лётчики провели 42 воздушных боя, сбили: 39 – Ме-109, 23 – Ю-87, 4 – Ю-88, 2 – ФВ-190, 3 – ФВ-189. Лётчик 3 ИАК младший лейтенант Горин сбил 1 – Ме-109 и 2 – Ю-87. Свои потери составили: 8 сбитых и 27 не вернувшихся с боевого задания. Не вернувшимся с боевого задания считался тот, у кого не было свидетелей его гибели. Такая ситуация в авиации была нередкой из-за очень высокой динамики воздушного боя. Лётчик мог выполнить вынужденную посадку на другом аэродроме или вообще в поле, а затем вернуться в полк. Так, не вернувшийся 28 апреля с боевого задания лейтенант Серебряков на «Спитфайре», в бою сбил Ме-109. Его самолёт был подбит и лётчик произвёл вынужденную посадку, в полк он вернулся 30 апреля.

На следующий день бои продолжились с прежним напряжением. Снова 6 «Аэрокобр»



вылетели в свободный полёт для уничтожения патрулей противника. Капитан Покрышкин, старший лейтенант Фадеев и младший лейтенант Степанов в ходе свободной охоты сбили по одному Me-109. Всего 4-я ВА провела 8 воздушных боёв, в которых было сбито 22 – Me-109, 3 – Ю-87, 1 – ФВ-189.

Наши потери составили: сбиты 1 «Аэрокобра», 3 – Як-7б, сбит зенитной артиллерией 1 – Пе-2, не вернулись с боевого задания 3 – Як-7Б, 1 – Як-1, 3 – Ил-2, 1 – «Спитфайр», 1 – «Аэрокобра». Подбиты зенитной артиллерией и совершили вынужденную посадку 1 – Ил-2, 2 – Як-7Б, 1 – «Спитфайр».

1 и 2 мая из-за сложных метеорологических условий активность авиации несколько снизилась, но 3 мая ударные группы 56-й А (особая стрелковая дивизия НКВД, 63-я и 5-я гвардейская танковые бригады (82 танка, в том числе 37 - Т-34)<sup>19</sup> прорвали оборо-

---

<sup>19</sup> *Битва за Кавказ. М., Воениздат, 1954. С. 376.*



ну противника юго-восточнее Крымской. Танкистов во время наступления поддерживал 2-й САК, выделивший для этого все свои штурмовики Ил-2. Для организации взаимодействия в боевых порядках танковых бригад находилась оперативная группа из авиационного корпуса во главе с начальником штаба. Кроме того, была согласована система сигналов между лётчиками и сухопутными войсками. Днём, чтобы обозначить передний край, пехота должна была выложить белое полотнище параллельно линии фронта. Такой приём оказался неэффективным, так как одновременно демаскировал наши позиции для немецкой авиации. Поэтому обозначение переднего края, а так же целеуказание для авиации стали осуществлять зелеными сигнальными ракетами.

4 мая советские войска очистили Крымскую от немцев, враг отошёл на 10 км ко второй оборонительной полосе, так называемой «Голубой линии», и там закрепил-



ся. В течение всего наступления советских войск 4-я ВА обеспечивала оперативное господство в воздухе. Во время операции сухопутные войска были хорошо прикрыты с воздуха и не подвергались ударам немецкой авиации.

В ходе воздушных сражений с 29 апреля по 8 мая наша авиация каждый день производила больше самолёто-вылетов, чем немецкая. Однако сухопутные войска по ряду причин не смогли прорвать оборону противника на всю глубину.

Значительный рост активности немецкой авиации произошёл 8 и 9 мая, когда противник спешно перебросил на аэродромы Крыма и Таманского полуострова свежие авиачасти с других участков фронта. К этому времени наше наступление фактически завершилось. Успешному проведению воздушного сражения способствовало участие в нём прибывших на Северо-Кавказский фронт авиационных резервов ВГК. Нарращение сил было произведено быстро и ре-



шительно. Командование германской авиации этого манёвра не ожидало, а в ходе боёв уже ничего не смогло исправить вплоть до завершения операции. Имея примерное равенство сил, наши лётчики сумели изменить ход боёв в воздухе в свою пользу и удерживать это превосходство до 8 мая.

С 10 мая на фронте установилось затишье. Немцы отошли на новый рубеж обороны. Наши войска приступили к подготовке наступательной операции, в ходе которой Северо-Кавказский фронт должен был прорвать оборонительный рубеж «Голубая линия», разгромить группировку противника и очистить от него Таманский полуостров.

На протяжении всех воздушных сражений противник вёл активную воздушную разведку. Истребители 4-й ВА этому противодействовали. С появлением на фронте «Аэрокобр», высоты разведки немцы вынуждены были поднять до 7-9 тысяч метров. С 9 по 14 апреля из состава 122-й группы



бомбардировщиков–разведчиков самолётами «Аэрокобра» сбито 3 Ю-88. Офицер Фосбендер Вальтер, сбитый 12 апреля в районе Краснодара, показал, что разведка велась на высоте 9 тысяч метров. Самолёт унтер-офицера Фиск Франца той же группы был сбит 12 апреля в районе станции Тимашёвская. 26 апреля в районе Приморско-Ахтарска произвёл вынужденную посадку Ю-88. Пленные лётчики заявили, что в полёт им выдаётся фотоаппарат типа «малый робот» весом 300-350 граммов на 45-50 фотоснимков, используемый для контроля результатов штурмовых действий<sup>20</sup>.

В составе немецкой авиационной группировки действовали лучшие соединения истребителей. Нашей разведкой было установлено, что с аэродрома Анапа действует 2 группы 1-й штурмовой эскадры. Лётный состав отборный, свыше 50 % лётчиков имеют от 40 до 400 боевых вылетов,

---

<sup>20</sup> ЦАМО, Ф. 35, оп.11280, д. 514, л.л. – 189-200.



остальные – до 40 боевых вылетов. Пленный лётчик лейтенант Вальтер Шульце, сбитый 26 мая (принадлежал к 5-му отряду 2-й группы 1-й штурмовой эскадры), показал, что на аэродром Анапа каждые 3 дня прибывает 1-2 самолёта ФВ-190 для пополнения выбывшей материальной части. Группа состояла из 3 отрядов: два по 12 ФВ -190 и один ХШ-123. В начале мая она перебазировалась из Харькова<sup>21</sup>. Важно отметить, что самолёты ФВ-190, несмотря на то, что являлись штурмовиками, немецкое командование использовало только для ведения свободной охоты в воздухе. Такой тактике соответствовало мощное пушечное вооружение самолёта и его высокая скорость.

В составе 52-й истребительной эскадры в воздушных боях принимал участие ставший в будущем «суперасом» люфтваффе Хартман. Именно в этих боях он набрался

---

<sup>21</sup> ЦАМО, Ф319, оп. 4800, д. 50, л.л. 203-203, 310-312.



первого опыта. В целом состав группировки немецкой авиации, действовавшей перед Северо-Кавказским фронтом на начало июня, приведён в **Приложениях № 4, 5**. Однако всё, что мог использовать противник на Кубани, этим количеством не исчерпывалось. По данным нашей разведки, на аэродроме Краматорска находилось 66 самолётов, Горловки – 20, Сталино – 130, Кутейниково – 18, Мариуполя – 29, Таганрога – 3, Днепропетровская – 130, Запорожья – 126, Кировограда – 80. К концу мая до 800 самолётов противника находилось на аэродромах южной Украины и Донбасса, а на расстоянии 500 км от Краснодара – 1 400 самолетов. Такое удаление позволяло использовать их для ударов по нашим войскам в районе Таманского полуострова.

Советское командование, готовясь к предстоящим боям, произвело пополнение 4-й ВА новой материальной частью, а также лётным составом. Пополнив «Аэрокобрами» 216-ю смешанную авиадивизию,



командование с 8 мая сменило её наименование – в дальнейшем она стала истребительной авиадивизией (ИАД). На фронт прибыла и новая советская авиатехника, впервые появились истребители Як-9 и бомбардировщики Ту-2. Пересматривалась и тактика использования истребителей в воздушных боях.

Имея на вооружении самолёты, не уступавшие по своим тактико-техническим характеристикам противнику, советское командование решило шире использовать «свободную охоту». 9 мая уже 28 «Аэрокобр» 216-й ИАД были направлены для проведения воздушных засад в ближайшем тылу противника. Выделившиеся своим мастерством воздушные бойцы теперь чаще стали посылаться для такого вида боевых действий.

В начале мая лучшим асом фронта считался Дмитрий Глинка. Полностью боевой состав 4-й ВА в мае приводится в **Приложении № 6.**



26 мая войска Северо-Кавказского фронта вновь перешли в наступление с целью прорыва оборонительного рубежа «Голубая линия». Наступление проходило силами 37-й А и правого крыла 56-й А. Наступлению предшествовал удар авиации. С 6:10 до 6:20 84 бомбардировщика, 104 штурмовика и 150 истребителей на направлении главного удара провели авиационную подготовку. Удар наносился на участке 5-7 км. В 6:20-6:32 19 Ил-2 с высоты 30 метров поставили дымовую завесу.

В результате эффективных действий артиллерии и авиации наши войска за первые шесть часов овладели несколькими опорными пунктами врага, захватили первую и вторую позиции, вклинившись в оборону противника на 3-5 км. К 15 часам обозначился успех на стыке 37-й и 56-й армии. Командующий фронтом готовился ввести в дело резервы. Противник, опасаясь прорыва обороны нашими войсками, во второй половине дня 26 мая бросил на участок прорыва авиацию. Для этого он ис-



пользовал аэродромный манёвр. Удар нанесли самолёты, вылетевшие с аэродромов южной Украины и Донбасса.

В 19:20 в течение 20 минут по нашим наступающим войскам нанесли бомбардировочный удар 600 самолётов. К цели они подходили с разных направлений эшелонированные по высоте. Был осуществлён так называемый «звёздный налёт». Находившиеся в это время в воздухе наши истребители, 49 самолётов, связав боем 2-3 группы самолётов противника, противостоять такой армаде не смогли. Остальным удалось бомбить беспрепятственно. В большинстве случаев бомбардировщики шли колоннами в плотном строю, что позволяло наносить мощные бомбовые удары, а также эффективно защищаться от истребителей.

В полосе наступательных армий противник произвёл: 26 мая – 1 047 самолёто-вылетов, 27 мая – 1 562, 28 мая – 1 499, 29 мая – 945, 30 мая – 534, 31 мая – 937.



Массированные налеты авиации противника по существу сделали невозможным наше дальнейшее наступление. 4-я ВА за это время смогла произвести: 26 мая – 1 425 самолёто-вылетов, 27 мая – 1 107, 28 мая – 773, 29 мая – 476, 30 мая – 552, 31 мая – 788.

29 мая командующий Северо-Кавказским фронтом И.Е. Петров провёл совещание с командирами авиакорпусов, авиадивизий и ряда полков, где рассматривались: «вопросы отдельных недостатков в тактике действий нашей авиации в сложившейся обстановке».

Было установлено, что прежняя система патрулирования 15-20 истребителями над полем боя оказалась неэффективной. Эшелоны в 150-200 самолётов противника такими силами остановить было невозможно. Немцы прикрывали свои группы бомбардировщиков всего 10-15 истребителями. Основным недостатком действий наших истребителей явилось ограничение свободы действий из-за привязки к району



патрулирования. Необходимо было бомбардировщики встречать за 10-15 км от линии фронта, сочетать действия истребителей над своими войсками (прикрытие) с организацией засад в воздухе (свободная охота).

Для второго вида действий необходимо использовать истребители по своим лётно-тактическим данным, не уступающим лучшим истребителям противника.

По итогам совещания Военным Советом фронта был издан приказ № 00227, одним из положений которого стало указание истребителям встречать бомбардировщики противника фронтально на подходе к линии фронта и действовать на путях его отхода<sup>22</sup>.

30 мая командующий фронтом решил ввести в сражение свои резервы. В течение второй половины 30 мая и 31 мая в районе

---

<sup>22</sup> ЦАМО, Ф. 319, оп. 4 798, д. 71 лл. 1-107, 111-117.

участка прорыва происходила перегруппировка сил.

Противник не снижал активность своей авиации. 30 мая был нанесён массированный удар по Краснодару. 13:20-14:00 – 106 самолетов Хе-111 и Ю-88 бомбили железнодорожные мосты, вокзал, западную часть города. 31 мая противник нанёс удар по нашим войскам в районе прорыва 5 волнами:

- 1-я волна в 6:10-6:50 – Ю-87 и мелкими группами Ю-88 с аэродромов Керчь, Багерovo;
- 2-я волна 8:40-9:05 – Хе-111, мелкие группы Ю-88 с аэродромов южной Украины;
- 3-я волна 11:25-11:45 – Ю-87, Ю-88 повторный вылет с аэродромов Керчь, Багерovo;
- 4-я волна 13:10-15:10 – Ю-88 с аэродромов южной Украины;

- 5-я волна 16:50-16:55 – Ю-87, Ю-88 с аэродромов Керченского полуострова и Крыма.

Всего в 500-километровой зоне от Краснодара зафиксировано было 1 336 самолетов противника<sup>23</sup>.

Для того чтобы предотвратить атаки немецкой авиации, 1 июня командующий 4-й ВА шифротелеграммой приказал 2-му САК нанести удар по аэродрому Тамань, а 230-й штурмовой авиационной дивизии (ШАД) и 3-му ИАК – по аэродрому Анапа.

Это были указания по реализации составленного 31 мая плана действий 6-го авиационного корпуса авиации дальнего действия (АК АДД) и 4-й ВА по аэродромам противника с 1 по 5 июня 1943 года. План предусматривал производство 810 самолёто-вылетов.

---

<sup>23</sup> ЦАМО, Ф.319, оп. 4 800, д. 50 лл. 310-312.



Во второй половине дня 1 июня части 37-й и 56-й армий вновь перешли в наступление и продолжали вести наступательные бои до 7 июня без сколь-нибудь значительных успехов.

В оперативных сводках 4-й ВА отмечается ход боевых действий в воздухе.

1 июня наша авиация выполнила 570 самолёто-вылетов, 12 воздушных боёв. Сбит 1 Ме-109, подбито 2 Ме-109.

2 июня – 727 самолёто-вылетов, 34 боя, сбито 18 – Ме-109, 4 – ФВ-190, 3 – Ю-87.

3 июня – 409 самолёто-вылетов. Бомбардировщики – 5, штурмовики – 10, истребители – 396. 35 воздушных боев. Сбито: 10 – Ме-109, 14 – Ю-87, 2 – Ю-88.

4 июня – 250 самолёто-вылетов. Истребители 250. Проведено 10 воздушных боёв, сбито: 3 – Ме-109, 1 – ФВ-189.



5 июня – 414 самолёто-вылетов. Истребители 285. 14 воздушных боёв, сбито: 9 – Ме-109, 1 – Ю-87.

6 июня – 356 самолёто-вылетов. Истребители 292. 17 воздушных боёв. Сбито: 17 – Ме-109, 1 – Ю-87.

7 июня 272 самолёто-вылета. Истребители 167. 4 воздушных боя. Сбито: 1 – Ме-109, 1 – ФВ-190.

7 июня командующий фронтом оперативной директивой № 00346/ОП приказал приостановить наступление и закрепиться на достигнутом рубеже. О состоянии войск Северо-Кавказского фронта и о принятом решении временно прекратить дальнейшее наступление командующий фронтом 7 июня доложил в Ставку Верховного Главнокомандования.

Решение командующего фронтом было утверждено Ставкой Верховного Главноко-



мандования, войска закрепились на достигнутых рубежах, приступили к проведению операций с ограниченными целями на отдельных участках фронта.

Стабилизация фронта означала, что на этом завершились и длившиеся с апреля по июнь 1943 года весенние воздушные сражения 4-й ВА.

Наступление войск Северо-Кавказского фронта в районе Крымской не привело к решительным результатам. Задача, поставленная Ставкой Верховного Главнокомандования в директиве № 30037, не была выполнена полностью. Врагу удалось избежать полного разгрома и удержать плацдарм на Таманском полуострове, где он продолжал сковывать значительные силы советских войск.

Для ВВС Красной Армии воздушные сражения стали временем обретения уверенности в своих силах. Теперь не только на земле, но и в воздухе мы не уступали про-



тивнику. Смело применив новую стратегию, отбросив всё устаревшее из тактики, советские лётчики в небе Кубани воевали по современному.

### 3. БОРЬБА ЗА ГОСПОДСТВО В ВОЗДУХЕ

По месту и времени напряжённость борьбы за господство в воздухе была связана с действиями сухопутных войск. Противоборство ВВС в воздухе возникало и продолжалось с нарастающей силой в процессе стремления авиации сторон обеспечить успех боевых действий своих сухопутных войск.

Немецкая авиация в воздушных боях на Кубани действовала с учётом опыта накопленного люфтваффе во Второй мировой войне. Обе стороны главным способом борьбы избрали уничтожение противника в воздушных боях, однако условия, в которых они протекали, для нашей и немецкой авиации были разные.

Для нашей авиации чаще всего воздушные бои возникали при выполнении задачи прикрытия с воздуха главной группировки войск фронта. Для своевременного пере-



хвата групп бомбардировщиков противника истребители вынуждены были непрерывно патрулировать в воздухе. Это объяснялось главным образом тем, что средства наземного наблюдения позволяли обнаружить воздушного противника на расстоянии 10-12 километров от линии фронта, т. е. за 1-2 минуты до их подхода к нашей территории. Передача сигнала для вызова истребителей с аэродромов базирования занимала около 1 минуты, на вылет дежурной группы истребителей в зависимости от её состава и подготовки затрачивалось от 1 до 3 минут. На набор высоты и следование истребителей к району действия авиации противника требовалось обычно не менее 6-8 минут. Такая система оповещения не обеспечивала истребителям, дежурившим на аэродромах, своевременности вылета и перехвата самолётов противника на подступах к охраняемым объектам. Самостоятельно сухопутные войска осуществлять противовоздушную оборону были не в состоянии, т. к. штаты полков и дивизий не



предусматривали необходимое количество зенитных средств. Огнём стрелкового оружия сбивалось до 20-30 % самолётов противника, но для надёжной защиты боевых порядков сухопутных войск этого было явно недостаточно<sup>24</sup>.

Поэтому основные силы нашей истребительной авиации были задействованы на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, а также прикрытие сухопутных войск.

Наиболее сложно было сопровождать штурмовики на бреющем полёте (предельно малой высоте). Истребители подвергались зенитному огню, не имея броневой защиты снизу, а малая высота полёта не давала возможность отражать атаки истребителей противника сверху. Легче было прикрыть штурмовики на высоте 800-1000 метров, где они, обладая мощным пушечным

---

<sup>24</sup> *Немецкая оборона по опыту боёв 1943-44 г. — М.: Воениздат, 1944, - с. 12.*



вооружением, переднюю полусферу могли прикрыть сами. Сопровождение бомбардировщиков также было сопряжено с рядом трудностей. Их прикрытие надо было осуществлять со всех сторон, так как в передней полусфере они не обладали достаточно сильным огнём и это требовало большого наряда истребителей.

Независимо от того, сопровождали истребители штурмовики или бомбардировщики, низкая скорость полёта вынуждала истребители совершать манёвры, не связанные с необходимостью поддерживать зрительную и огневую связь, поэтому в выборе манёвра в воздухе они были ограничены. Так, если делался вираж, то при скорости группы 100-110 метров в секунду, а времени на вираж требовалось 20-25 секунд, истребитель мог отстать от группы на 2-2,5 километра, что приводило к нарушению взаимодействия, и сопровождаемые самолёты оказывались неприкрытыми. Для сохранения боевого порядка истребители должны были наблюдать за полётом сопро-



вождаемых самолётов, а поиску противника и сохранению ориентировки в воздухе из-за этого не уделялось должного внимания<sup>25</sup>. В невыгодной для воздушного боя ситуации оказывались и истребители, вылетавшие на патрулирование по прикрытию переднего края наших войск. Стремясь обеспечить надёжную защиту, посылалась группа из 12-16 самолётов, возглавляемая одним командиром. В воздухе она должна была находиться не менее 1 часа 20 минут. Такая группа была неповоротливой. Из-за недостаточно надёжной радиосвязи в группах и со станцией наведения, лётчики стремились держать визуальную связь с остальными самолётами, вольно или не вольно это заставляло группу прижиматься к ведущему.

Не эшелонированная по высоте, только рассредоточенная по фронту группа лишалась манёвренности. Разворот такая

---

<sup>25</sup> *Истребительная авиация в Отечественной войне. Сборник статей № 1. – М.: Воениздат, 1946, с. 198.*



группа производила с радиусом не менее 3-4 километров, а так как во избежание поражения от зенитного огня противника выполняла полёт по касательной к линии фронта, то отклонение её в глубину нашей территории нередко достигало 8-10 километров. В ряде случаев противник успевал сбросить бомбы раньше, чем заканчивался манёвр большой группы истребителей. Стремясь обезопасить себя с верхней полусферы, группа постепенно увеличивала высоту своего патрулирования и нередко исчезала из поля зрения наземных войск и станции наведения. Большая группа самолётов не имела и достаточной скорости. С одной стороны, необходимо было наиболее экономично расходовать топливо, чтобы выдержать время патрулирования, а с другой стороны, необходимо было соблюдать боевой порядок<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> *Истребительная авиация в Отечественной войне. Сборник статей № 1. – М.: Воениздат, 1946, с. 159-160.*



Привязка действий истребителей к прикрытию от атак авиации противника штурмовиков, бомбардировщиков, сухопутных войск лишала их возможности вести наступательный бой. Малая скорость не давала использовать манёвренные качества Як-1 и «Аэрокобры», они не могли без запаса скорости совершать боевой разворот, переворот и другие эволюции, атаковать противника с использованием вертикальной плоскости.

Выполняя полёт на сопровождение или прикрытия, летчики-истребители вынуждены были строить все свои манёвры в горизонтальной плоскости.

Такой полёт изначально обрекал начинать воздушный бой на виражах, что в лучшем случае позволяло уклониться от удара противника, но никак не поразить его. Не случайно в воздушном бою самым эффективным был первый удар. С первой атаки количество сбитых самолётов составляло 75 %. По мере утраты эффекта внезапно-



сти этот процент снижался: со второй атаки – 15 %, с третьей – 10 %.

Для внезапности нужна была большая скорость, которую атакующий мог достичь пикируя (энергичная потеря высоты) или кабрируя (энергичный набор высоты). Таким вертикальным манёвром сбивалось 85 % самолётов, горизонтальным – 15-20 %<sup>27</sup>.

Тот, кто вёл бой на вертикалях, имел инициативу в бою, за ним был выбор времени начала атаки и выхода из неё. Он в наименьшей степени подвергался опасности попасть под ответный огонь противника.

В апреле 1943 года на Кубани наши истребители совершили 3 918 самолётных вылетов, из них на прикрытие – 2 039 (54,3 %). В мае – 8 727, из них 4 520 на прикрытие (51,1 %) <sup>28</sup>. Тем самым истребитель –

---

<sup>27</sup> *Истребительная авиация в Отечественной войне. Сборник статей № 1. - М.: Воениздат, 1946, с.81.*

<sup>28</sup> ЦАМО, Ф. 319, оп. 4798, д. 71, лл. 111 -117.



самолёт воздушного боя, являвшийся оружием наступления и предназначенный в первую очередь для уничтожения вражеской авиации в воздухе путём активной борьбы с нею, обрекался очень часто на пассивные действия.

Необходимо было совершенствовать тактику применения истребительной авиации, обеспечить ей свободу манёвра, а следовательно и инициативу в бою. Но одновременно никто не мог снять с неё задачи защиты бомбардировщиков, штурмовиков и сухопутных войск.

Истребители противника в воздушных боях на Кубани применяли свою традиционную тактику. Действовали большими группами, разбитыми на пары, эшелонируясь по высоте и в глубину. Атаку стремились произвести с разных направлений. При невыгодных условиях (количественном превосходстве наших истребителей или даже равенстве) в бой не вступали, могли ограничиться отдельными неожи-



данными атаками. Если была возможность, то атаквали со стороны солнца или из-за облаков. Быстро наращивали силы после начала воздушного боя. Боевые задачи непосредственно над полем боя выполняли истребители–«охотники». Своей целью они имели поиск и уничтожение наших самолётов, другими задачами они связаны не были.

Советские бомбардировщики немцы атаквали с наименее защищённой стороны: снизу сзади, стремясь достичь внезапности. Огонь открывали с большой дистанции и вели, сблизившись до 50 метров. Сомкнутый строй бомбардировщиков «клин» звеньев они атаквали осторожно, дожидаясь перестроения. В строю «пеленг», в первую очередь, атаквали внешних ведомых.

Бомбардирование противник производил, как правило, по переднему краю. Ю-87 бомбили под углом 60°-80°, входили в пикирование на высоте 1 500-1 800 м,



выходили на высоте 500-400 м, Ю-88 – с горизонтального полета и высоты 1000 м, Хе-111 – с высоты 2 500-3 000 м. В случае нарушения строя нашими истребителями, бомбы сбрасывали туда же куда и ведущий. Удары наносили большими соединениями различных типов самолётов, эшелонированных в колонне группами по 15-20 самолётов. Сопровождение своих бомбардировщиков противник строил в зависимости от обстановки над целью, производя за 15-20 минут доразведку одиночными истребителями. Непосредственное сопровождение, в случае нахождения над целью наших истребителей, строилось из двух групп.

1-я ударная группа, 2-3 пары, высылалась за несколько минут до прихода бомбардировщиков с задачей очистить воздух. Пары ходили на больших скоростях эшелонировано по высоте и фронту часто вне видимости между собой. Такое построение давало им возможность быстро обнаружить группы наших самолётов и внезапно их атаковать, имея при этом полную сво-



боду деятельности. С равными и превосходящими группами в бой не вступали, ограничиваясь в выгодных условиях отдельными скоротечными атаками, стремясь незначительными силами связать наши истребители и увести их из района патрулирования.

2-я группа непосредственного прикрытия, также малочисленная, следовала выше первой группы бомбардировщиков в пределах зрительной связи. Эта группа обычно в бой не вступала. Часто с появлением наших истребителей бросала бомбардировщики и скрывалась в облачности, пытаясь увлечь за собой наши самолёты. Нередко бомбардировщики приходили на цель вообще без прикрытия, рассчитывая на своё мощное оборонительное вооружение, считая достаточным наличие в воздухе свободных «охотников», которые работали на одной волне с бомбардировщиками и вызывались по радио.

Для управления своей авиацией немцы на



Таманском полуострове в мае организовали действие 12 наземных станций наведения. На Керченском полуострове станции имели единый позывной «хина», на Таманском полуострове – «тибет» и отличались порядковым номером. Все аэродромы были обеспечены высококачественной радиоаппаратурой.

Это позволяло разведывательным самолётам наиболее важные сообщения передавать, находясь в воздухе. Сигналы по радио одновременно принимали три станции: авиакорпуса, группы и 4-го воздушного флота. Кроме того, при штабе 17-й армии имелся отдел, который прослушивал всю систему переговоров воздушных разведчиков.

15 апреля ФВ-189 обнаружил 8 наших танков и вызвал бомбардировщиков. Через 40 минут над указанным районом прошла группа Ю-87<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> ЦАМО, Ф. 35, оп. 11280, д. 506, л. 147-188.



Большое внимание командование германской авиации уделяло выращиванию летчиков-асов. Они отбирались из числа тех, кто смог выжить после первых боевых вылетов. Пестуя их, командование создавало благоприятные условия боевой деятельности: возможность свободного поиска цели, несвязанность никакими заданиями по штурмовке наземных войск и сопровождению своих бомбардировщиков, при этом требуя только одного – максимального количества уничтоженных самолётов.

Противопоставить тактике действий противника советские лётчики должны были приёмы и способы ведения боевых действий, позволяющие добиваться победы, несмотря на то, что с них задачи сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков, а также прикрытия сухопутных войск, снять никто не мог.

Решение этих задач возможно было только через преодоление противоречия – обе-



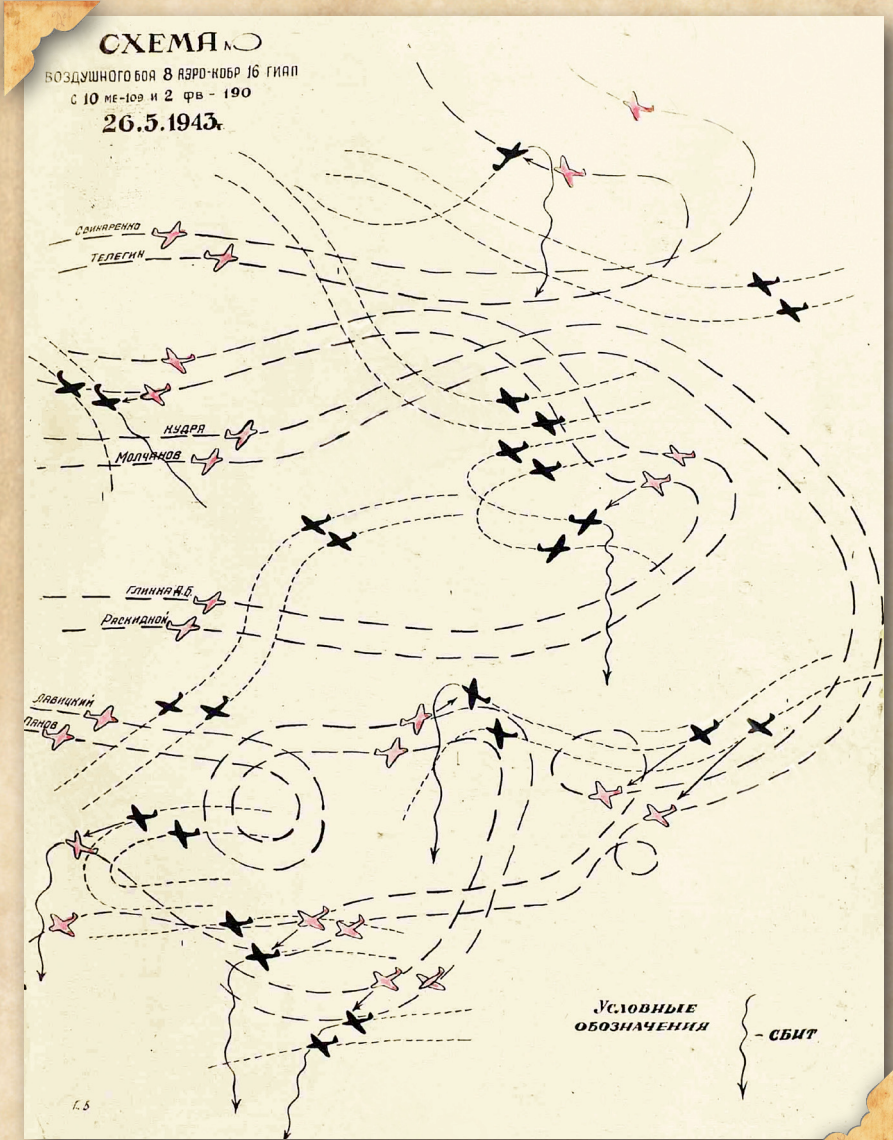
спечить экономичный режим полёта и в то же время иметь скорость для ведения наступательного боя с использованием вертикального манёвра.

В небе над Кубанью родился выстраданный советскими лётчиками-истребителями тактический приём, получивший название «Кубанская этажерка».

Прославленный советский ас А.И. Покрышкин в своей книге «Небо войны» появление этого манёвра описал так: «Высота – скорость – манёвр – огонь! Вот она, формула грозы, формула победы.

В тот вылет я, конечно, ещё не нашёл такого чёткого выражения словами нашей тактической формулы, но в мыслях, в действиях она уже полностью сложилась.

Именно так, как предполагали: молниеносно прочесали своей шестёркой воздушное пространство и точно над Крымской увидели самолёты.



В НЕБЕ НАД КУБАНЬЮ РОДИЛСЯ ВЫСТРАДАННЫЙ СОВЕТСКИМИ ЛЁТЧИКАМИ-ИСТРЕБИТЕЛЯМИ ТАКТИЧЕСКИЙ ПРИЁМ, ПОЛУЧИВШИЙ НАЗВАНИЕ «КУБАНСКАЯ ЭТАЖЕРКА».



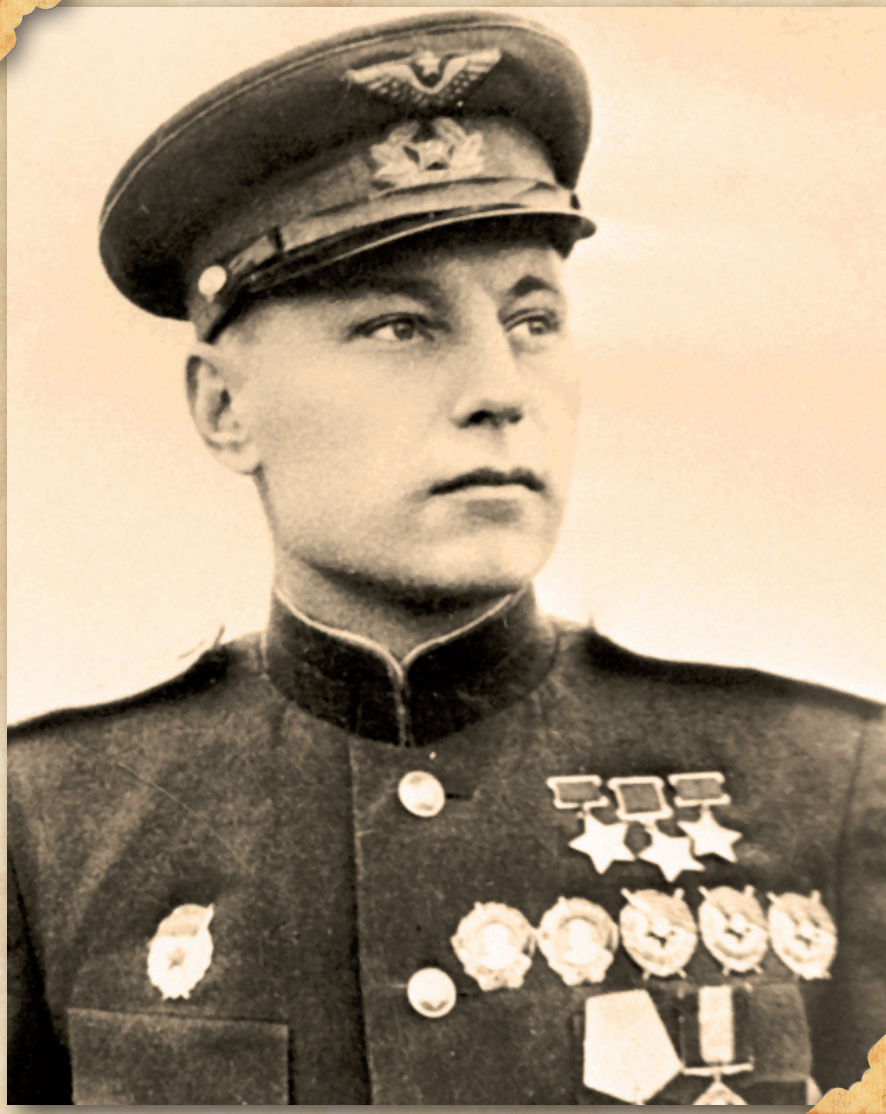
Но это были наши ЛаГГи той группы, которая вылетела перед нами. Проносясь над ними, крутившими устаревшую «карусель», я подумал, что, появившись тут пара «мессершмиттов», как появились мы, они могли бы легко разделаться с ЛаГГаами.

Наша шестёрка снова ушла на высоту. Внизу нам нечего делать. Да, мы выполнили задание по прикрытию наземных войск, мы обязательно пробудем в заданном районе один час двадцать минут времени. Мы пробудем это время здесь, как и те ЛаГГи, но мы, совершая движение маятника – пологое снижение с высоты и уход вверх после пролёта района прикрытия, – достигаем большой скорости. Наши коллеги, взаимно прикрывающие свои собственные «хвосты», этого не имели»<sup>30</sup>.

По поводу нового тактического приёма сражавшийся на Кубани бывший командир

---

<sup>30</sup> Покрышкин А.И. Небо войны. М., 1968 г. «Молодая гвардия», с. 243



ТРИЖДЫ ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ ПОКРЫШКИН В ВОЗДУШНЫХ БОЯХ НА КУБАНИ СБИЛ 22 САМОЛЁТА ВРАГА, А ВСЕГО ЗА ГОДЫ ВОЙНЫ ЕГО БОЕВОЙ СЧЁТ СОСТАВИЛ 53 ВОЗДУШНЫЕ ПОБЕДЫ.

3-го ИАК (истребительный авиационный корпус) Е.Я. Савицкий в своей книге «Полвека с небом» пишет: «... Именно в эти дни возник, а затем и получил широкое распространение метод эшелонирования групп истребителей по фронту и по высотам, который получил название «Кубанская этажерка». Сейчас трудно сказать, кому принадлежит «авторство» тактического новшества, применение которого давало нашим истребителям ряд преимуществ в маневрировании силами.

Хочу лишь отметить в этой связи командира 265-й истребительной дивизии А.А. Корягина, который наряду с другими высказал мысль о целесообразности подобного построения боевых порядков и настойчиво проводил её в жизнь, пока она не получила всеобщего признания.

В архивах корпуса сохранялась составленная в конце апреля начальником оперативного отдела полковником И.В. Обойщиковым схема «Организация прикрытия



войск 3 ИАК в районе Новороссийск, Мыс-хако». Она явилась результатом большой совместной работы офицеров штаба, решающих задачу как можно надёжнее прикрыть плацдарм от налётов вражеской авиации.

Именно в ней, в этой схеме, получил впер-вые своё документальное выражение принцип новой тактики – рассредоточение барражирующих групп истребителей по высотам до пяти тысяч метров.

Смысл подобного построения сводился первоначально к тому, чтобы получить эффективную возможность усиливать ведущую бой группу истребителей за счёт самолётов, находящихся этажом выше.

Используя запас в высоте и быстро набирая на пикировании максимальную скорость, они, таким образом, оказывались в наиболее выгодном положении для неожиданной и стремительной атаки»<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Савицкий Е.Я. Полвека с небом. М., 1988, Воениздат, с. 109.



Однако одного желания вести бой на вертикалях было недостаточно, нужна была и соответствующая техника. Самолёт должен был обладать высокой скоростью полёта, надёжной радиосвязью, пушечным вооружением.

Такая техника поступила на вооружение авиационных частей Красной Армии весной 1943 года в больших количествах именно на юге, где её применение имело решающее значение в достижении успеха. Наиболее современными самолётами истребительной авиации являлись Як-1 советского производства и американская «Аэрокобра» Р-39.

Появление этой техники дало возможность строить боевые порядки наших истребителей в 2-3 яруса. В группе нижнего яруса сосредотачивались 1/2 или 2/3 сил, патрулирующих на высоте полёта немецких бомбардировщиков (от 2 000 до 3 000 метров). В группе верхнего яруса – 1/3 или 1/2 действующих с превышением



500-1 500 метров. Таким образом, перекрывалась зона радиусом 5-8 километров.

Боевой порядок внутри группы составлялся из пар, эшелонированных по высоте. В таких условиях истребители противника вынуждены были вступить в затяжные бои при невыгодных условиях. Это в корне противоречило всем тактическим приёмам немецких лётчиков. После атаки они обычно уходили снова вверх благодаря большой скорости, приобретённой во время пикирования.

Именно в этот момент немецкие лётчики попадали под удар наших истребителей верхнего яруса. Действия истребителей противника по вертикали оказывались связанными.

Тогда они стали переворотом, резким пикированием уходить вниз, стараясь скрыться на фоне местности и в стороне от района боя. Однако в бою с «Аэрокобрами» и это не помогало. В начале «Аэрокобра»



из-за более высокого веса отставала на пикировании, но когда полёт переходил в горизонтальную плоскость, она догоняла Me-109. Немцы даже стали прибегать к хитрости, оборудуя Me-109 дымопускающим баллоном, имитирующим горящий самолет или сбрасывая дымовую шашку на низкой высоте, что должно было выглядеть, как горящий на земле самолет.

Теперь связанные необходимостью патрулированием прикрывать наземные войска от бомбардировщиков противника в течение определённого приказами времени истребители переходили на повышенные скорости (0,8-0,85 от максимальной) не только за счёт увеличения оборотов двигателя, но и путём незначительной потери высоты, при наличии преимущества в ней, в результате поддерживался необходимый расход горючего и общее время патрулирования не сокращалось.

Высота в последующем восстанавливалась путём набора её горкой или боевым



разворотом, выполняемых за счёт приобретённой скорости на пикировании.

Вооружение «Аэрокобры» позволяло вести эффективный огонь по группам самолётов даже с 800 метров. Однако наиболее губительным был огонь со всех огневых точек с дистанции 150 метров.

Достаточно было попадания одного 37-мм снаряда для разрушения самолёта противника. С дистанции менее 50 метров огонь вести было нельзя, так как взрыватель осколочного снаряда не успевал взводиться.

У советских лётчиков было теперь всё для реализации «формулы грозы, формулы победы».

Полёт в виде вертикального эллипса, позволял нашим истребителям патрулировать в предвидении боя с противником, сохраняя большую скорость. А это в свою очередь давало: сохранение инициативы в бою; быстроту выполнения нужного ма-

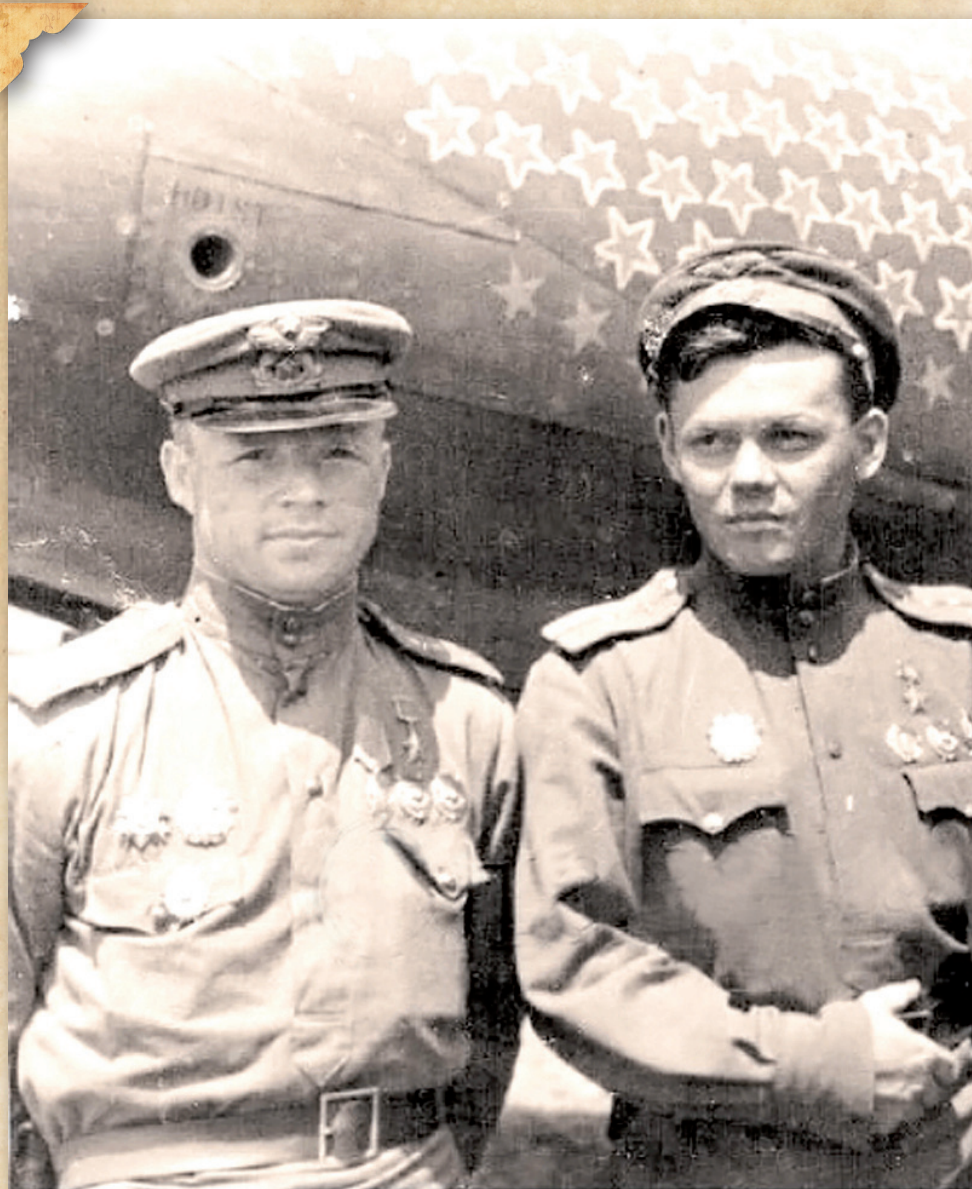


нёвра; сокращение времени сближения с противником, что обеспечивало внезапность при атаке; возможность быстро оказывать взаимную поддержку друг другу; уменьшить вероятность внезапных атак противника с задней полусферы, благодаря увеличению времени догона.

Боевая практика показала, что наибольшей группой, позволяющей успешно управлять в бою парами, является звено.

Борьба за господство в воздухе в ходе воздушных сражений на Кубани по своему масштабу, массовости, достигнутым результатам вышла далеко за рамки операций Северо-Кавказского фронта.

Полученный опыт позволил с лета 1943 года в ВВС Красной Армии повсеместно переходить к действиям истребителей в расчленённых боевых порядках при строгом разграничении между командирами пар, звеньев и эскадрилий функций управления.



ГЕРОИ ВОЗДУШНЫХ СРАЖЕНИЙ НА КУБАНИ (СЛЕВА НАПРАВО): КАПИТАН А.  
ЛЕЙТЕНАНТ А.И. ТРУД И МАЙОР Б.Б. ГЛИНКА.



Ф. КЛУБОВ, КАПИТАН Г.А. РЕЧКАЛОВ,



Следствием стало резкое увеличение количества сбитых самолетов противника<sup>32</sup>.

В воздушных боях на Кубани с 1 марта по 5 июня были сбиты и взяты в плен четыре лётчика из истребительных эскадр. Лейтенант Гейслер, унтер-офицер Мейслер, обер-фельдфебель Кох из 52-й эскадры, ефрейтор Найт из 3-й эскадры «Удет». Всего же за этот период попали в плен 47 немецких лётчиков со сбитых самолётов<sup>33</sup>.

Подлинными мастерами воздушных атак в этих боях стали лучшие советские лётчики-истребители – А.И. Покрышкин, Г.А. Речкалов, В.И. Фадеев, В.Г. Семенишин, П.П. Крюков, Д.Б. Глинка, Б.Б. Глинка. За мужество и героизм, проявленный в боях, 52 лётчикам было присвоено звание Героя Советского Союза. А.И. Покрышкин сбил над Кубанью 22 вражеских самолёта.

---

<sup>32</sup> *Истребительная авиация в Отечественной войне. Сборник статей №1.* – М.: Воениздат, 1946. с. 82, 85.

<sup>33</sup> ЦАМО. Ф. 319 оп. 4800. д. 36 л.л. 79-126.



В небе Кубани советские лётчики–  
истребители дрались на равных с асами  
лучших истребительных соединений гер-  
манских ВВС.



Групповой портрет лётчиков-асов советской истребительной и штурмовой авиации.





## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Действия советской авиации на Кубани стали важным этапом на пути завоевания стратегического господства в воздухе. Итог воздушных сражений изменил дальнейший ход этой борьбы в пользу советских ВВС.

Несмотря на массированное применение противником лучших авиационных соединений для сохранения Таманского плацдарма, наша авиация смогла завоевать оперативное господство в воздухе.

Решающим фактором в достижении этого успеха стало применение авиакорпусов РВГК. С их использованием советские ВВС обрели высокую манёвренность и эффективность. Корпуса стали мощной ударной силой, способной навязывать противнику время и место воздушного противоборства.

ВВС Германии в отсутствии стратегических резервов лишились своего последнего преимущества – осуществлять быстрый манёвр наличными силами с одного участка фронта на другой.



«Неспособные к технике» русские в небе над Кубанью дрались так, что «короли воздуха» окончательно утратили веру в своё сверхпревосходство. Среди немецких лётчиков описываемые бои получили название «кубанская мясорубка».

Полный разгром люфтваффе был ещё впереди, более того на Таманском полуострове немцы продемонстрировали в очередной раз мощь своей авиации, позволив сухопутным силам удержать плацдарм. Однако в условиях, когда мощь советских ВВС быстро нарастала, а возможности Германии наращивать свои воздушные силы на восточном фронте снижались, судьба борьбы за стратегическое господство в воздухе была предопределена.





## Приложение № 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ВВС ГЕРМАНИИ

Военно-воздушные силы состояли из пяти воздушных флотов, войск ПВО страны и воздушно-десантных войск.

Воздушный флот имел один-два авиационных корпуса, зенитный корпус и отдельную авиационную эскадру.

Авиационный корпус включал обычно две-три эскадры бомбардировщиков, одну-две эскадры истребителей, одну-три разведывательные и одну-две транспортные группы.

В состав эскадры входили две-три группы.

Авиационная группа насчитывала по штату 39-47 самолётов (вместе с самолётами резервных и штатных подразделений)<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> *История второй мировой войны. М.: 1974. т. 3 – с. 325.*



## Приложение № 2<sup>35</sup>. СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СОВЕТСКИХ И НЕМЕЦКИХ САМОЛЁТОВ ПО ОЦЕНКЕ СОВЕТСКОГО КОМАНДОВАНИЯ

	Аэро- кобра	Як-1	Ла-5	Ме- 109-Ф	Ме- 109Г	ФВ-190
1	2	3	4	5	6	7
Мотор (мощность л.с.)	1150	1100	1540	1400	1600	1760
Максималь- ная скорость у земли (км/час.)	500	480	515	510	-	522
Время набора H5000м	5,5	6	5,9	5,4	-	7,0
Максималь- ная скорость на расчётной высоте (км/час.)	625	580-600	586	580-600	660	624

<sup>35</sup> ЦАМО, Ф. 319, оп. 4798, д. 118, лл. 81, 83

	<b>Аэро- кобра</b>	<b>Як-1</b>	<b>Ла-5</b>	<b>Ме- 109-Ф</b>	<b>Ме- 109Г</b>	<b>ФВ-190</b>
Набор высоты за боевой разворот (метров)	760	800-1000	1100	550	-	1000
Продолжительность виража (с)	20	-	25	20	-	25
Рабочий потолок (тысяч метров)	10	11	10	12	13	11
Полётный вес (кг)	3550	2740	3380	2980	-	3500
Дальность полёта (км)	650	700	550	600-700	-	600
Вооружение	1x20 - 37мм пушка 4x7,62 2x12,7 пулемё- ты	1x20 пушка 2x7,62 пуле- мёты	2x20 пушки	1x20 пушка 2x7,92 пулемё- ты	2-4x20 мм пушки 2x7,92 пуле- мёты	4x20 пушки 2x7,92 пуле- мёты
Бомбы	-	-	-	100кг	-	250 кг



## Приложение № 3<sup>36</sup>. БОЕВОЙ СОСТАВ 4-Й ВА В АПРЕЛЕ 1943 ГОДА

	на 1.4.43	15.4.43	21.4.43	30.4.43
Истребители Аэрокобра	20/9	58/3	34/5	33/8
Китихаук	6	6	6	6
ЛаГГ-3	12/20	49/11	19/16	37/26
Ла-5	6/8	-	-	28/6
Як-1	4/6	11/0	57/23	88/25
И-16	15/4	17/1	8/4	21/1
Спитфайер	-	-	-	18/4
Бомбардировщи- ки	5/0	4/0	4/1	77/19
Пе-2	40/3	43/1	34/9	32/6
Б-20	10/5	7/2	3/2	18/9
Б-3	11/2	12/2	13/1	13/0
Р-5	31/3	28/1	25/3	53/6
У-2				
Штурмовики				
Ил-2	38/2	63/5	54/8	96/14
И-150	1/0	1/0	1/0	18/2

В числителе указаны самолёты в строю,  
в знаменателе – на ремонте.

<sup>36</sup> ЦАМО, Ф. 319, оп. 4796, д. 62, лл. 306, 307.



**Приложение № 4<sup>37</sup>.  
ГРУППИРОВКА ВВС  
ПРОТИВНИКА  
НА 1 МАЯ 1943 ГОДА**

*2, 3-я группы 52-й истребительной эскадры, 70 Ме-109, Анапа;*

*2, 3-я группы 3-й истребительной эскадры, 80 Ме-109, Тамань-Анапа;*

*2-я группа 2-й истребительной эскадры, 50 Ме-109, Керчь-Тамань;*

*2-я группа штурмовой эскадры, 30 ФВ-190, Анапа-Керчь;*

*Самолеты 76-й истребительной эскадры, 40 Ме-110 и Ме-109, Симферополь-Багерово;*

*1-я группа 3-й бомбардировочной эскадры, 20 Хе-111, Керчь;*

---

<sup>37</sup> ЦАМО, Ф. 35, оп. 11280, д. 506, лл. 147-188.



**3-я группа 4-й бомбардировочной эскадры, 20 Хе-111, Заморск-Саки;**

**1, 2-я группы 23-й бомбардировочной эскадры, 50 Хе-111, Сарабуз-Саки;**

**1, 2, 3-я группы 51-й бомбардировочной эскадры, 90 Ю-88,  
Сарабуз-Багерово;**

**2-я группа 55-й бомбардировочной эскадры, 20 Хе-111, Саки-Багерово;**

**77-я эскадра пикирующих бомбардировщиков, 100 Ю-87, Керчь;**

**Сотая бомбардировочная группа,  
30 Ю-88, Саки;**

**1, 3-я группы 27-й бомбардировочной эскадры, 20 Ю-88, Саки;**

**2-я группа 76-й бомбардировочной эскадры, 20 Ю-88, Сарабуз;**

**Разведчики: 50 Ю-88, Хе-111, ДО-17,  
Сарабуз-Багерово;**



***Группа морских разведчиков 30,  
Гамбург – 140, озеро Тебечигское;***

***101-я эскадра транспортных самолё-  
тов, 50 Ю-52 и Хе-111 3 ст.***



**Приложение № 5<sup>38</sup>.  
ГРУППИРОВКА ВВС  
ПРОТИВНИКА  
НА 1 ИЮНЯ 1943 ГОДА**

*1, 2, 3-я группы 52-й истребительной эскадры и 4-й отряд хорват, 115 Ме-109, Анапа, Тамань;*

*3-я группа 3-й истребительной эскадры, 30 Ме-109, Керчь;*

*2-я группа 1-й штурмовой эскадры, 30 ФВ-190, 23 Хе-123, Анапа, Керчь;*

*Неустановленное соединение, 20 Ме-109, Симферополь, Саки;*

*2-я эскадра пикирующих бомбардировщиков, 120 Ю-87, Керчь-2;*

*3-я группа 3-й эскадры пикирующих бомбардировщиков, 30 Ю-87, Керчь-2;*

<sup>38</sup> ЦАМО, Ф. 319, оп. 4800, д. 36, лл. 79-126.



*2 и 3-я группы 51-й бомбардировочной эскадры, 80 Ю-88, Багерово;*

*3-я группа 4-й бомбардировочной эскадры 20 Хе-111, Саки;*

*1-я группа 23-й бомбардировочной эскадры 20 Хе-111, Саки;*

*Части 27-й бомбардировочной эскадры 20 Хе-111, Саки, Симферополь;*

*Неустановленное бомбардировочное соединение, 40 Ю-88, Сарабуз, 30 Ю-88, Бельбек;*

*122-я группа бомбардировщиков—разведчиков, 15 Ю-88, 3 Хе-111, Сарабуз;*

*отряд ближних разведчиков, 12 ФВ-189, Керчь-1;*

*3-е транспортное соединение, 20 Ю-52, Багерово-Саки;*

*группа морских разведчиков, 20 Гамбург, 140 Феодосия, оз. Тебечигское.*



## Приложение № 6<sup>39</sup>. БОЕВОЙ СОСТАВ 4-Й ВА В МАЕ 1943 ГОДА

	1.5.43	9.5.43	25.5.43	31.5.43
Истребители				
Аэрокобра	38/3	31/4	61/4	44/6
Спитфайер	20/3	7/4	16/0	4/2
Китихаук	4	-	-	-
ЛаГГ-3	60/32	37/32	121/2	90/15
Ла-5	22/4	9/6	29/6	23/11
Як-1	97/33	70/54	114/18	71/21
Як-7	56/8	18/35	31/4	12/14
Як-9	-	-	-	9/1
И-16	21/4	10/6	13/2	6/1
Бомбар- дировщики Б-3	19/11	23/7	28/4	24/6
Б-20	34/3	27/6	33/1	31/1
СБ	3/8	1/7	3/6	2/7
ДБ-3	2/2	0/4	2/1	2/1
Пе-2	80/16	93/11	127/5	96/1
Ту-2	-	-	-	15/2
У-2	49/5	48/4	47/1	49/3
Р-5	11/4	12/2	12/0	11/2
Штурмовики				
Ил-2	103/2	88/25	180/10	145/22
И-153	17/2	12/2	12/1	12/1

В числителе указаны самолёты в строю,  
в знаменателе — на ремонте.

<sup>39</sup> ЦАМО, Ф. 319, оп. 4798, д. 71, лл. 1-107.

## **ПОСЛЕСЛОВИЕ**

ПОНЯТНО СТРЕМЛЕНИЕ НАШЕГО НАРОДА, ВЫНЕСШЕГО НА СВОИХ ПЛЕЧАХ ОСНОВНУЮ ТЯЖЕСТЬ БОРЬБЫ С ФАШИЗМОМ, ЗНАТЬ ПРАВДУ О МИНУВШЕЙ ВОЙНЕ. ИНТЕРНЕТ ИЗОБИЛУЕТ МАТЕРИАЛАМИ, РАСКРЫВАЮЩИМИ НОВЫЕ ФАКТЫ О ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ.

ИСКРЕННЕЕ СТРЕМЛЕНИЕ БОЛЬШИНСТВА АВТОРОВ РАЗОБРАТЬСЯ В СОБЫТИЯХ ТОГО ВРЕМЕНИ ЧЕСТНО И НЕПРЕДВЗЯТО, НЕСМОТря НА ТО, ЧТО ПРАВДА ЧАСТО ТЯЖЕЛА ДЛЯ ПАТРИОТИЧЕСКИ НАСТРОЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ НАШЕЙ СТРАНЫ, ВЫЗЫВАЕТ ТОЛЬКО УВАЖЕНИЕ.

ОДНАКО НАРЯДУ С ДОБРОСОВЕСТНЫМИ ИССЛЕДОВАТЕЛЯМИ МАССОВО ПОЯВИЛИСЬ И ТЕ, КТО ВСЕМИ СИЛАМИ СТРЕМЯТСЯ ПРИНИЗИТЬ РАТНЫЙ ПОДВИГ НАШЕГО НАРОДА. ИХ ОСНОВНОЕ ОРУЖИЕ – ФАЛЬСИФИКАЦИИ И ОТКРОВЕННАЯ ЛОЖЬ.

НО ЕСЛИ РАНЬШЕ ЭТИМ ЗАНИМАЛИСЬ ФАШИСТСКИЕ НЕДОБИТКИ–РЕВАНШИСТЫ ИЗ ФРГ И ИХ СОЮЗНИКИ ПО НАТО, ТО ТЕПЕРЬ К НИМ ПОДКЛЮЧИЛИСЬ «ЛЮБИТЕЛИ ИСТОРИИ» ИЗ НАШЕЙ СТРАНЫ.



АКТИВНО ПОДОГРЕВАЕТСЯ ТЕМА ПРЕВОСХОДСТВА НЕМЕЦКИХ ВВС В ВОЙНЕ В ВОЗДУХЕ, МАСТЕРСТВО ИХ ЛЁТЧИКОВ. ПРИМЕРОМ ЯВЛЯЕТСЯ МИФ О ХАРТМАНЕ.

ВОЗВЕДЁННЫЙ В РАНГ ЛУЧШЕГО АСА ГЕРМАНИИ ГЕБЕЛЬСОВСКОЙ ПРОПАГАНДОЙ ОН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ВОЗДУШНЫХ БОЯХ НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ. ОДНАКО ПОБЕДАМИ, КОТОРЫЕ К КОНЦУ ВОЙНЫ ДОВЕЛИ ЕГО ЛИЧНЫЙ СЧЁТ ДО «ЧУДОВИШНОГО» КОЛИЧЕСТВА, ОТМЕЧЕН НЕ БЫЛ. ТРУДНО СКАЗАТЬ ПОЧЕМУ. МОЖНО ПРЕДПОЛОЖИТЬ, ЧТО ВРЕМЯ, КОГДА ГОРДОСТЬ ГЕРМАНИИ, ИХ ЛЮФТВАФФЕ, ЕЩЁ НЕ БЫЛИ РАЗГРОМЛЕНА, ПОТРЕБНОСТИ В ПРОПАГАНДИСТСКОЙ ЛЖИ НЕ БЫЛО. ВСЁ ПОМЕНЯЛОСЬ ПОСЛЕ КУРСКОЙ БИТВЫ. ВОТ ТОГДА И ПОНАДОБИЛИСЬ «НОВЫЕ АСЫ». УДОСТОЕННЫЕ ВСЕХ ВОЗМОЖНЫХ РЫЦАРСКИХ РЕГАЛИЙ ФАШИСТСКОГО ГОСУДАРСТВА, ОНИ ДОЛЖНЫ БЫЛИ СИМВОЛИЗИРОВАТЬ НЕСЛОМЛЕННЫЙ ДУХ ГЕРМАНСКИХ АСОВ. МОЛОДОЙ ВОСПИТАННИК «ГИТЛЕРЮГЕНДА» ДОЛЖЕН БЫЛ СТАТЬ ОДНИМ ИЗ НИХ. ЕГО ЛИЧНЫЙ СЧЁТ ЭТОМУ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ. НЕПРЕРЫВНО РОСЛО ЧИСЛО ЗАЯВЛЕННЫХ ИМ ПОБЕД, В ДЕНЬ ОН ИХ МОГ ДОВОДИТЬ ДО 10 САМОЛЁТОВ.

ВЕДЬ РЫЦАРИ НЕ ВРУТ – ЭТО ИХ ВАЖНЕЙШАЯ ДОБРОДЕТЕЛЬ. ВИДИМО, КОГДА «АСОВ ГЕРИНГА» СТАНОВИЛОСЬ ВСЁ МЕНЬШЕ, ДОЛЖНЫ БЫЛИ ПОЯВИТЬСЯ «АСЫ ГЕББЕЛЬСА».

После войны, оказавшись в советском плену, Хартман единственный из известных лётчиков противника был признан военным преступником и получил двадцать пять лет заключения. Советское правосудие учло его «заслуги» за участие в пропагандистской кампании Геббельса, главным правилом которой была «знаменитая» заповедь: «Мы добиваемся не правды, а эффекта», а ещё фашисты уважали ложь, ведь чем она чудовишней, тем легче в неё поверят.

В 1943 году потеря господства в воздухе лишила германские ВВС способности влиять на боевую обстановку на советско-германском фронте.

Ударные возможности неуклонно падали, наземные войска перестали

ПРОВОДИТЬ НАСТУПАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ,  
ТАК КАК НЕ СТАЛО АВИАЦИОННОЙ  
ПОДДЕРЖКИ. РЕДКИЕ ВСПЛЕСКИ АКТИВНОСТИ  
ФАШИСТСКОЙ АВИАЦИИ ЖЁСТКО  
ПРЕСЕКАЛИСЬ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ.  
ПО СУЩЕСТВУ ЭТО БЫЛО ПОРАЖЕНИЕ В  
ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЕ.



---

Электронная книга  
изготовлена и подготовлена  
к публикации  
в ООО «Редакция газеты  
«Приазовские степи».  
Город Ейск, 2022 г.