

# БИТВА ЗА НЕБО КУБАНИ

1943 г.



**XX** военные  
тайны  
века

Военные тайны XX века

Дмитрий Дёгтев

**Битва за небо Кубани. 1943 г.**

«ВЕЧЕ»

2020

**Дёгтев Д. М.**

Битва за небо Кубани. 1943 г. / Д. М. Дёгтев — «ВЕЧЕ»,  
2020 — (Военные тайны XX века)

ISBN 978-5-4484-8285-4

Воздушная битва за Кубань весной 1943 г. является одновременно и самым известным и, как ни парадоксально, наименее изученным эпизодом воздушной войны на Восточном фронте. Считается, что во время нее наша авиация впервые завоевала господство в воздухе, которое до этого постоянно оставалось за люфтваффе. Правда причина, почему это никак не повлияло на ход наземных сражений, осталась неизвестной, как и потери обеих сторон. Авторам удалось не только собрать все сведения о «неизвестных потерях» (вплоть до единого самолета), но и полностью, буквально по дням и часам реконструировать этапы грандиозной воздушной битвы, в ходе которой началась звездная часть карьеры самых известных советских асов и немецких экспертов. Это первая подробная и сенсационная книга о воздушной войне за последнее десятилетие.

ISBN 978-5-4484-8285-4

© Дёгтев Д. М., 2020

© ВЕЧЕ, 2020

## Содержание

Предисловие	6
Глава 1. Вязовая долина	10
С кавказских перевалов – на «Kuban-Brückenkopf»	10
«Удерживать во что бы то ни стало Таманский плацдарм»	15
Глава 2. «Линия Посейдона»	22
«Встретив непрерывное воздействие с воздуха, успеха не имели»	22
«Серьезный вред действиям войск нанесла деятельность Берии»	29
«За русскими танковыми атаками следовали массовые атаки пехоты и артиллерийские обстрелы»	36
Конец ознакомительного фрагмента.	38

# **Дмитрий Дегтев**

## **Битва за небо Кубани. 1943 г.**

© Дегтев Д.М., Богатырев С.В., Зубов Д.В., 2020

© ООО «Издательство «Вече», 2020

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2020

Сайт издательства [www.veche.ru](http://www.veche.ru)

\* \* \*

## Предисловие

Замысел этой книги возник у одного из авторов, когда, проверяя боевой путь одного из советских авиаполков, он зашел на русскоязычную Википедию в статью «Битва в воздухе на Кубани». И в конце с изумлением прочитал, что потери обеих воюющих сторон «до сих пор неизвестны...» И это в 2019 году! Через 77 лет? Реально ли их установить, или уже нет, по прошествии стольких лет?

Закончившаяся много лет тому назад Вторая мировая война оставила после себя много мифов и легенд, многие из которых продолжают жить и по сей день. Почетное место среди них занимает и воздушная битва над Кубанью в 1943 г. Согласно советской историографической традиции, именно в этой грандиозной схватке ВВС Красной армии впервые навязали люфтваффе борьбу за господство в воздухе «на равных», а к концу ее и вовсе захватили господство в воздухе. Сразу стоит оговориться, что, собственно, легендой это событие является даже не столько из-за спорных выводов, сколько ввиду практически полного отсутствия сколь-нибудь системного и подробного описания указанной битвы. В то время как про многие эпизоды воздушной войны на Восточном фронте написаны чуть ли не десятки статей и книг, хотя они порой не оказывали никакого серьезного влияния на общий ход событий, воздушная битва за Кубань по сей день не удостоилась ни одной серьезной работы. Не является исключением и битва за Кубань в целом (сухопутная), которая по неизвестным причинам тоже оказалась серьезно обделена вниманием историков, а по поводу обороны плацдарма, вошедшего в историю под названием «Малая земля», по сей день едва ли не самым «фундаментальным» произведением остается одноименная книга Л.И. Брежнева.

В доказательство этого утверждения достаточно привести тот факт, что как в советских мемуарах (например, начальника оперативного управления Генштаба Красной армии Сергея Штеменко), так и во всех современных немногочисленных публикациях всю битву за Кубань фактически сводят к четырем событиям: захвату и удержанию плацдарма под Новороссийском, битве за станицу Крымская в конце апреля – начале мая, а также освобождению Новороссийска в сентябре 1943 г. и последующей эвакуации немцев в Крым. Порой складывалось впечатление, что упомянутая Крымская и являлась главной целью советского наступления, а после ее освобождения параллельно с «завоеванием господства в воздухе» данный театр боевых действий был попросту «планово заморожен». Неудивительно, что во многих источниках можно увидеть вот такие утверждения: *«Командующий 17-й армией генерал-полковник Рихард Рюфф после поражения в боях на Кубани 1 июля 1943 года был отстранен от командования и отчислен в резерв»*. Какие именно «поражения» потерпел этот генерал, история умалчивает... Из-за попыток напустить туман на тему в целом и затушевать ее неприглядные стороны в итоге осталось непонятным и то, ради чего, собственно, велась эта грандиозная воздушная битва и каковы были ее стратегические цели? Ради удержания плацдарма «Малая земля», ради взятия Крымской или же просто, как говорил персонаж известного фильма про летчиков, чтобы «сбросить врага с неба»? И почему после завоевания господства в воздухе, которое, по советским данным, выразилось в том, что немцы «отказались от использования Ю-87 и Хе-111», уже наши штурмовики и бомбардировщики не использовали это достижение для нанесения всеобрушающих ударов по «Голубой линии» (так принято называть позиции 17-й армии на Кубани)?

Отметим, что хронологические рамки битвы (в том числе воздушной) на этом участке фронта странным образом сужены до весенних месяцев 1943 г. В действительности крупные наступательные операции советских войск с небольшими паузами продолжались на Кубанском плацдарме и в конце мая, в июне, июле и в августе. Но эти совершенно не затронутые военно-исторической наукой сражения не дали практически никаких результатов, кроме очередных



больших потерь. Почему-то не помогло нашим сухопутным войскам и вроде бы «завоеванное небо»!

Чтобы понять, что представляла собой воздушная битва за Кубань, в первую очередь надо остановиться на соотношении сил противоборствующих сторон, и в первую очередь истребителей. К началу решающего советского наступления люфтваффе располагали на этом участке фронта двумя истребительными эскадрами. II./JG3 с 5 апреля по 1 мая и с 7 по 16 мая 1943 г. базировалась на аэродромах Керчь и Анапа, III./JG3 с 5 по 26 апреля базировалась на аэродроме Керчь-4, I./JG52 с 5 по 29 апреля базировалась на аэродромах Керчь и Тамань и с 16 по 24 мая – на аэродромах Анапа и Гостагаевская, II./JG52 с 27 апреля по 14 августа находилась на аэродроме Анапа, и III./JG52 с 1 по 31 марта базировалась в Керчи, а с 1 апреля по 2 июля – в Тамани.

В истребительных эскадрах по штату того времени должно было находиться 102 истребителя Bf-109G-2/G-4. Но, по данным немецких историков, реально немцы располагали на Кубани не более чем 60–70 боеготовыми истребителями, и только в наиболее критические периоды их количество доходило до 80–90 машин. К тому же обе эскадры периодически отвлекались для выполнения боевых задач на северном побережье Азовского моря, в районе «Миус-фронта» и на харьковском направлении, где в этот период также велись напряженные воздушные бои. Зато практически весь период боев на Кубани находились две истребительные эскадрильи германских союзников – словаков и хорватов – 13(Slow)./JG52 и 15(Croat)./JG52. Каждая из них в среднем насчитывала по 10–12 боеготовых истребителей Bf-109G-2/G-4. Правда, нельзя утверждать что эти союзники постоянно рвались в бой! Кроме редких «спортсменов», которые гонялись за количеством сбитых самолетов и одержанных воздушных побед, большинство откровенно уклонялось от воздушных боев. А некоторые при первом же удобном случае норовили дезертировать, пополняя тем самым советский трофейный парк авиатехники новыми образцами немецкого авиапрома.

«Новейших», как у нас считалось, немецких истребителей FW-190А на этом участке Восточного фронта не было вовсе, хотя они часто упоминаются в сводках и мемуарах. Но зато там были «фокке-вульфы» из штурмовой авиагруппы II./Sch.G1. Ее летчики не владели даже минимальными навыками воздушного боя и занимались исключительно бомбово-штурмовыми ударами по советским войскам. За весь период боев на Кубани немецкие штурмовики заявили всего об одном-единственном сбитом советском самолете.

Что касается советской истребительной авиации, то уже к началу воздушных сражений на Кубани она была представлена тремя авиадивизиями. В состав 216-й САД входили 42-й ГИАП (бывший 8-й ИАП), 45-й ИАП и 288-й БАП (был последним бомбардировочным полком, воевавшим на Су-2). 236-я ИАД, состав полков в которой неоднократно менялся, вела боевые действия на Северном Кавказе еще с августа 1942 г. С 23 сентября по 20 ноября 1942 г. дивизия потеряла в ходе боев за Туапсе 86 самолетов (в том числе 20 – И-153) и 36 летчиков (в т. ч. командира 913-го ИАП майора И. Петренко). Зимой разбитые полки были или расформированы, или выведены в тыл. 18 декабря в состав 236-й ИАД был передан 975-й ИАП в составе 20 – И-16, а уже в январе 1943 г. – еще два авиаполка – 611-й ИАП (имел «смешанную» матчасть – ЛаГГ-3 и И-153), и 977-й ИАП (22 – И-153). 8 марта 1943 г. 977-й полк из-за больших потерь был расформирован, а взамен в состав дивизии перешли перевооруженные на ЛаГГ-3 267-й и 269-й ИАП. В начале марта на Кубань прибыла третья авиадивизия – 229-я ИАД, которая состояла из двух истребительных полков – 84-го «А», 249-го и 926-го (все они имели на вооружении истребители ЛаГГ-3). Кроме того, на Кубани с самого начала битвы действовало и несколько истребительных полков, входивших в состав штурмовых и бомбардировочных авиадивизий. К примеру, в 230-й ШАД был «свой» 979-й ИАП, занимавшийся в основном эскортом Ил-2, а 219-я БАД в начале марта получила 298-й ИАП, основной задачей которого стало сопровождение бомбардировщиков А-20.

Таким образом, к середине марта на Кубани находилось 11 истребительных полков, в которых насчитывалось около 200 боеготовых истребителей. Помимо этого довольно мощные ВВС Черноморского флота выделили для поддержки наступления на Кубани четыре своих истребительных авиаполка – 6-й ГИАП (Як-1), 7-й ИАП (ЛаГГ-3, Як-1 и Як-7), 25-й ИАП (Як-1 и ЛаГГ-3), 62-й ИАП (И-15бис), а позже еще и 11-й ГИАП, перевооруженный на новые «аэрокобры». Но район их боевой работы был ограничен в основном только приморской зоной, где немецкие истребители не проявляли особой активности. Роль эскадрильи «морской эскадрильи» в районе Анапы и Новороссийска в основном выполняла одна 4./JG52. В свою очередь истребительные полки ВВС ЧФ выполняли целый ряд специфических задач. Например, Р-40Е из 30-го ОМРАП помимо ведения воздушной разведки над морем занимались сопровождением конвоев у побережья Кавказа. А 62-й ИАП днем занимался противолодочным патрулированием и прикрытием с воздуха конвоев, а ночью – штурмовкой различных целей на территории противника. И не только этим. Не снималась с них задача и по обеспечению ПВО баз Черноморского флота в Поти и Батуми (кроме флотских истребительных авиаполков в состав Батумского района ПВО входил еще и отдельный армейский 35-й ИАП). Всего же истребительная авиагруппа ВВС ЧФ насчитывала 75–80 истребителей «новых типов».

Уже в разгар битвы за Кубань ВВС Северо-Кавказского фронта получили значительные подкрепления. В начале апреля в состав 216-й САД вошел знаменитый 16-й ГИАП, закончивший перевооружение и переподготовку на Р-39 «Аэрокобра», а 229-я ИАД получила «свежий» 926-й ИАП, оснащенный истребителями ЛаГГ-3 новейшей модификации (в т. ч. с надписями «Советская Грузия»). 19 апреля из резерва Ставки ВГК сюда был переброшен 2-й смешанный авиационный корпус, в состав которого входила 201-я ИАД (13-й, 236-й и 437-й ИАП). В тот же день была сформирована Геленджикская авиагруппа, в которую передали три истребительных авиадивизии (201-я, 236-я и 287-я). Окончательно переломить ситуацию в нашу пользу, по мнению командующего ВВС КА маршала авиации Александра Новикова, должна была переброска в район боевых действий 3-го истребительного авиакорпуса, который состоял из двух истребительных авиадивизий – 265-й и 278-й. Первая насчитывала в своем составе три полностью укомплектованных полка (291-й, 402-й и 812-й ИАП). Вторая также состояла из трех полков (15, 43-й и 274-й ИАП). На следующий день на Кубань перелетела еще одна истребительная авиадивизия – 287-я (4-й, 148-й и 293-й ИАП). Все прибывшие полки имели на вооружении по 32 истребителя типа Як-1 и Як-7 в каждом. Таким образом, только за три дня (18–20 апреля 1943 г.) на этот участок фронта было переброшено в общей сложности 13 истребительных авиаполков, т. е. почти 400 новых истребителей! Это более чем в три раза превышало количество боеготовых истребителей люфтваффе на всем южном фланге советско-германского фронта от Харькова до Новороссийска. Суммарное же превосходство в истребителях над противником достигло пяти-шестикратного значения!

Подкрепления прибывали на Кубань и в дальнейшем, причем как количественно, так и качественно. Потерявшие боеспособность истребительные авиаполки оперативно заменялись новыми. Так, 25 апреля в состав 216-й САД был передан 57-й ГИАП, имевший на вооружении 32 истребителя «Спитфайр» Mk. VB. 19 мая на фронт перелетели наиболее опытные летчики 84-го «А» ИАП, который на тот момент еще не закончил боевую подготовку в составе 26-го ЗИАП. 23 мая 287-я ИАД была дополнительно усилена 88-м ИАП (ЛаГГ-3), а 1–2 июня на Кубань перелетела 235-я ИАД в составе 3-го ГИАП, 181-го и 239-го ИАП. Все три полка имели на вооружении истребители Ла-5. Таким образом, суммарно на одном относительно небольшом участке фронта одновременно действовало до 30 истребительных авиаполков! И это не считая многочисленных бомбардировочных и штурмовых частей, которыми в разгар битвы лично руководил маршал Новиков. Уже этих цифр и фактов достаточно, чтобы представить масштабы воздушной битвы за Кубань и значение, которое придавали ей в Ставке ВГК и в Кремле.



Чем было вызвано подобное скопление авиации фактически на узком пятачке, и оправдана ли была стратегия главкома ВВС Новикова? Чем ответили люфтваффе на невероятную концентрацию советских истребителей в небе? Какую роль сыграла авиация в операциях сухопутных войск? Почему войска Северо-Кавказского фронта, несмотря на бесконечные атаки, так и не смогли прорвать «Голубую линию»? В чем был секрет кубанского «крепкого орешка»? И правы ли были авторы советского анекдота времен «застоя»: *«Встречаются два ветерана и один другого спрашивает: Ты где воевал? Отдыхал в Сталинграде или бился под Новороссийском?»* На эти и многие другие вопросы отвечает книга.

Данная работа является фактически первой серьезной попыткой проанализировать весь ход битвы за Кубань начиная с середины марта, когда здесь произошли первые крупномасштабные воздушные бои, вплоть до эвакуации немецких войск в Крым в октябре 1943 г. Отметим, что действия авиации рассмотрены нами в тесной связи с наземными сражениями, а также действиями флотов обеих противоборствующих сторон. При этом практически вся книга основана на советских и немецких архивных документах с минимальным использованием мемуарной литературы и ранее опубликованных книг. Она представляет собой подробную хронику событий с точными данными о потерях авиации обеих сторон, которая позволит читателям самим сделать вывод, кто же победил в знаменитой «этажерке»?

## Глава 1. Вязовая долина

### С кавказских перевалов – на «Kuban-Brückenkopf»

В самом конце 1942 г., когда в Третьем рейхе отмечали Рождество, Адольф Гитлер под влиянием стремительно ухудшавшейся обстановки в районе Сталинграда (советские танки ворвались в Миллерово и возникла реальная угроза прорыва наших войск к Ростову) нехотя дал санкцию на отвод группы армий «А» с Северного Кавказа. Это неприятное решение далось фюреру нелегко. Огромные территории, которые были так быстро заняты в конце лета, а главное нефтяные месторождения в районе Майкопа (захват нефти и являлся главной целью той кампании), теперь приходилось «просто так», фактически без боя отдавать противнику. Но страх перед полным крахом всего южного крыла Восточного фронта все же перевесил прочие доводы. 3 января находившиеся на линии Нальчик – Моздок подразделения 1-й танковой армии начали стремительный отход на северо-запад. Уже к 16 января, преследуемые сразу четырьмя армиями Северо-Кавказского фронта, немцы отошли к линии Черкесск – Петровское, а в течение следующей недели оставили Ворошиловск (Ставрополь) и Армавир. Получился эдакий блицкриг наоборот.

Однако полностью отдавать «Советам» завоеванный Кавказ Гитлер все же не собирался. В то время как 1-я танковая армия генерала Эберхарда фон Макензена продолжала отходить в направлении Ростова-на-Дону с тем, чтобы заткнуть бреши в разваливающемся фронте группы армий «Дон», командующий 17-й армией генерал-oberст Рихард Руофф<sup>1</sup> получил приказ отходить к Краснодару, с тем чтобы создать там прочную оборону и удерживать плацдарм. При оптимистическом сценарии фюрер хотел использовать его для возобновления наступления к нефтяным месторождениям, а при пессимистическом – для защиты подступов к Крыму. При этом входивший в состав 1-й танковой армии ЛП армейский корпус генерала Отта был передан в состав 17-й армии для усиления ее левого фланга. Когда Руофф, уже хорошо знакомый с особенностями «стратегии» своего Верховного главнокомандующего, понял, что ему, скорее всего, придется оборонять довольно крупный плацдарм против превосходящих сил противника, настроенных на победу любой ценой, он первым делом занялся изучением местности, пока еще находившейся в глубоком тылу у отступающих войск.

Опытный генерал, ветеран Первой мировой войны понял, что удержать Краснодар и растянутый берег Азовского моря, как того требовала директива фюрера, имеющимися силами (три армейских корпуса и румынские части) все равно не удастся, поэтому обратил свой взор на более узкий участок длиной около 70 км, проходивший от Новороссийска через крупные станицы Крымская, Молдаванское, Киевское и далее к плавням<sup>2</sup>, выходившим к Азовскому морю. В южной части этого сектора заканчивались отроги Кавказских гор, плавно переходившие в цепь возвышенностей, а те сменялись низинами в дельте Кубани. Эта местность, во-первых, была сама по себе труднопроходимой, особенно для тяжелой техники, во-вторых, к

---

<sup>1</sup> 60-летний Руофф был ветераном Первой мировой войны, затем служил в рейхсвере. В начале Второй мировой войны командовал 5-м армейским корпусом. 8 января 1942 г. был назначен командующим 4-й танковой армией, а в преддверии операции «Блау» – командующим 17-й армией, которая играла ключевую роль в наступлении на Кавказ. Войска Руоффа смогли занять Таманский полуостров и Новороссийск, а также несколько перевалов на Главном Кавказском хребте. Однако прорваться на побережье Черного моря в районе Туапсе и Сухуми 17-й армии не удалось.

<sup>2</sup> Плавни представляют собой длительно затопляемые поймы рек и озер и дельты, покрытые обильными зарослями кустарника, тростника и других растений. Подобные водоемы имеются в дельтах Амударьи, Волги, Прута, Днестра, Дуная, Дона и Кубани. При этом на последней существует даже два вида плавней: прикубанский и приазовский. Для первого характерны особенно густые и высокие заросли тростника, в 1943 г. представлявшие собой настоящие джунгли. Кроме того, в дельте Кубани имеется еще и множество лиманов (мелководных извилистых заливов).

востоку от нее начиналась заболоченная низина, которая хорошо просматривалась и простреливалась с многочисленных господствующих высот. Именно здесь уже в конце января штаб 17-й армии приказал строить главную линию обороны, которая позднее вошла в историю как «Голубая линия», «Готическая линия» или «Готическая голова». При этом главная полоса обороны закладывалась под глубину 2–3 км, местами до 5 км, а основными опорными пунктами становились расположенные на высоких местах и перекрестках дорог многочисленные кубанские станицы. К востоку и западу от главной полосы обороны Руофф приказал строить несколько промежуточных рубежей. По удачному стечению обстоятельств в распоряжении 17-й армии оказалось еще и несколько специализированных егерских и горных подразделений, которые являлись опытными профессионалами в части боев в гористой и труднодоступной местности.

Стоит отметить, что советское командование в целом и штаб Северо-Кавказского фронта (командующий генерал-полковник Иван Масленников<sup>3</sup>) в частности сами облегчили немцам выполнение их задачи. В конце января основные силы СКФ (9-я, 58-я, 44-я армии и приданные им кавалерийские части) были брошены не в западном направлении, то есть к напрямую к Таманскому полуострову, а на северо-запад – преследовать отходящие части 1-й танковой армии и в направлении Ейска. Главной задачей на тот момент стало блокирование пути отхода на Ростов для 17-й армии, куда она отходить и не собиралась. Разгром же Таманской группировки был поначалу возложен на войска левого крыла фронта и части Черноморской группы войск (47-я, 56-я, 18-я и 46-я армии) во взаимодействии с Черноморским флотом. Кроме того, штаб СКФ был почему-то на 100 % уверен, что противник не собирается долго оборонять Кубань, а лишь создает условия для планомерного вывоза всех своих войск и техники в Крым. Причем это заблуждение царило у советского командования даже спустя два месяца, когда сражение приняло ожесточенный и затяжной характер.

Пока шли бои в районе Краснодара, Черноморская группа войск Закавказского фронта (5 февраля объединена с Северо-Кавказским фронтом) совместно с Черноморским флотом начала операцию по овладению Новороссийском. Ее замысел состоял в том, чтобы высадить морской и воздушный десант в районе Южной Озерейки (к юго-западу от города), а затем одновременными ударами 18-й десантной армии (18-й ДА) со стороны черноморского побережья и 47-й армии к востоку от Новороссийска окружить и уничтожить части 5-го армейского корпуса. После этого советские войска должны были продвигаться в общем направлении на Темрюк и Тамань с тем, чтобы отрезать остальным частям 17-й армии отход к портам и не дать ей переправиться в Крым. При этом с целью дезориентации противника и распыления его сил непосредственно в окрестностях Новороссийска (в районе Станички) предполагалась высадка вспомогательного (или отвлекающего) морского десанта.

---

<sup>3</sup> Масленников начал военную карьеру в конце 1920-х годов в пограничных отрядах ОГПУ и участвовал в подавлении басмаческого движения в Средней Азии. В 1937–1941 гг. он занимал должности начальника Управления пограничной и внутренней охраны Белорусской ССР, начальника пограничных войск БССР, первого заместителя наркома внутренних дел БССР, заместителя наркома внутренних дел по пограничным и внутренним войскам. Фактически Иван Масленников являлся командующим погранвойсками, причем эту должность он по совместительству занимал вплоть до 3 июля 1943 г. Во время Великой Отечественной войны Масленников, являвшийся одним из ставленников Лаврентия Берии, сначала командовал 29-й армией, затем с декабря 1941 г. – 39-й армией. В ходе контрнаступления под Москвой ей была отведена ключевая роль – прорыв в глубокий тыл противника, перерезание его путей отхода и удержание их до подхода основных сил Западного фронта. Масленников выполнил задачу, прорвался в указанный район (к северо-западу от Вязьмы), после чего 39-я армия удерживала его вплоть до июля 1942 г. Затем в ходе операции «Зейдлиц» немецкая 9-я армия расчленила советские войска и полностью зачистила этот район. Сам Масленников был ранен и вывезен с немецкой территории самолетом. Уже 8 августа, опять же не без влияния Берии (которого после стремительного отступления Сталин не раз посылал на Кавказ для «наведения порядка»), он был назначен командующим Северной группой войск Закавказского фронта. Масленников командовал войсками фактически независимо от прямого начальства, отчитываясь в первую очередь своему высокопоставленному шефу. Так или иначе, немцы не смогли взять ни Грозный, ни Орджоникидзе и прорваться к дорогам на Баку и Тбилиси. Действия Масленникова были оценены как успешные, и 24 января 1943 г. генерал-полковник был назначен командующим СКФ.

Тщательно отработанная на учениях и державшаяся в глубоком секрете операция должна была начаться в 01.00 4 февраля. Однако этот план не учитывал времени года и погодных условий. При погрузке войск на транспорты в Геленджике из-за шторма и сильного ветра произошла значительная задержка. Это привело к нервозности и отдаче противоречивых приказов. В 00.12 контр-адмирал Басистый, который командовал группой транспортов, попросил вице-адмирала Владимирского, командовавшего группой огневой поддержки (легкие крейсера «Красный Крым», «Красный Кавказ» и лидер «Харьков»), отложить начало обстрела побережья в месте высадки. В итоге крупные корабли вынуждены были какое-то время курсировать вдоль побережья, рискуя при этом быть обнаруженными. Когда же об этом «самоуправстве» узнал командующий операцией вице-адмирал Октябрьский, он потребовал открыть огонь согласно первоначально утвержденному плану. Но этот приказ поступил на мостик Владимирского только спустя 45 минут. Между тем авиационная группа ВВС ЧФ, которая должна была нанести бомбовый удар по Глебовке и Васильевке, а затем высадить там воздушный десант, вообще не была поставлена в известность о задержке с подходом десантного флота. Как потом оказалось, это во многом и сыграло роковую роль в дальнейших событиях.

В 00.35 над Глебовкой были сброшены осветительные бомбы, после чего началась бомбардировка. Затем в небе появились купола парашютов, которые были быстро замечены немецкими и румынскими часовыми и наблюдателями. Сразу после этого во всех подразделениях 5-го армейского корпуса была объявлена тревога и разослано срочное сообщение о вероятности высадки морского десанта. И только в 02.30, то есть спустя два часа после авиаудара, море озажили вспышки выстрелов и начались взрывы снарядов в районе Южной Озерейки. За это время немцы успели поднять «в ружье» несколько рот пехоты и рассредоточить их вдоль побережья. По данным противника, стрельба крейсеров, силуэты которых были отчетливо видны с берега, продолжалась до 03.00, после чего обстрел продолжили только эсминцы (в действительности, лидер «Харьков»). В 03.30 огонь прекратился. По советским данным, «значительная часть огневых средств противника не была подавлена» и позже вступила в бой, а по немецким данным, по берегу было выпущено 2000 снарядов, но огневые точки и оборонительные позиции «были практически не повреждены». Сразу после конца артподготовки началась высадка морского десанта, которая тоже проходила не по плану. Вместо «подавленной» обороны десантников встретил шквальный огонь из всех видов оружия. А канонерские лодки, которые должны были поддерживать высадку, вовсе не смогли подойти к берегу. В итоге на сушу удалось высадить только первый эшелон в составе около 1500 человек с 16 американскими танками М-3А1 «Генерал Стюарт» (6 из них застряли на отмелях). Всего планировалось высадить 30 легких танков из состава 563-го отдельного танкового батальона, но остальные машины остались на трех десантных болидерах, которые были потоплены артогнем противника. Остальные суда с десантниками вынуждены были отойти в море.

Высадившаяся группа 18-й десантной армии сумела с ходу захватить Южную Озерейку и прорвалась к Глебовке, расположенной в нескольких километрах к северу. В течение трех суток десант вел неравный бой, не получая подкреплений и боеприпасов и лишь ограниченную поддержку с воздуха.

А вот высадка отвлекающего десанта в районе Станички прошла куда более успешно. В 01.30 торпедные катера незаметно подошли к берегу и поставили дымовую завесу. После этого с них был открыт огонь по немецким позициям, поддержанный дальнобойной артиллерией, установленной на восточном берегу Цемесской бухты. Вскоре первая группа десантников во главе с майором Цезарем Куниковым высадилась на берег и захватила небольшой плацдарм. В 02.40 он подал сигнал на высадку второго и третьего эшелонов. Морпехи сумели захватить несколько зданий на южной окраине Станички и быстро организовать оборону.

В течение ночи 4 февраля на плацдарм высадилось еще два отряда десантников, и днем на западном берегу Цемесской бухты оборонялось уже свыше 800 бойцов. Немцы открыли по

плацдарму мощный артиллерийский огонь, совершили несколько авианалетов и предприняли контратаки со стороны Новороссийска. Тем не менее морпехам удалось удержаться. Затем в течение пяти ночей на берег, при поддержке артиллерийской группы, непрерывно поддерживавшей десант с восточного берега, удалось доставить две бригады морской пехоты, стрелковую бригаду, истребительно-противотанковый полк и несколько сотен тонн грузов. К 15 февраля удалось занять совхоз Мысхако, одноименную гору и продвинуться почти до Федотовки, образовав, таким образом, широкий плацдарм длиной около 7 км и глубиной 3,5–4 км. Отметим, что именно тот факт, что морпехам 18-й десантной армии удалось захватить гору Мысхако до того, как туда подоспели немцы и румыны, сыграл решающую роль в успехе операции. Эта возвышенность высотой 446 м, южные склоны которой обрывались прямо в Черное море, господствовала над всей окружающей местностью. Кстати, название происходит от адыгейского слова Мысхъэкъо, что означает Вязовая долина. Вязы в большом количестве произрастали по берегам реки, протекающей между горой и совхозом Мысхако. В данном же случае слово «вязовая» как нельзя лучше подошло к будущим событиям!

Что касается основного десанта, то после трех суток ожесточенных боев в окружении около 800 бойцов погибли, 542 человека сдались в плен и только небольшой отряд сумел пробиться к Станичке, где соединился с вспомогательным десантом. Несколько человек скрылись в горах. Так и возник плацдарм, позднее получивший свое известное имя «Малая земля». Снабжение десантников осуществлялось как морским путем, так и по воздуху. 5 февраля 7 – И-15бис из 62-го ИАП ВВС ЧФ сбросили им 14 ящиков с боеприпасами. На следующий день аналогичную операцию проделала четверка «бисов». 8 февраля 3 – И-15бис летали на снабжение крымских партизан. 62-й авиаполк специализировался не только на транспортных рейсах. Летчики занимались прикрытием морских перевозок, а заодно поиском немецких торпедных катеров и подводных лодок вдоль кавказского побережья.

Тем временем к северо-востоку от Новороссийска к 1 февраля 44-й немецкий армейский корпус в составе 125-й и 198-й пехотных дивизий занял оборону к югу от Краснодара, сдерживая постоянные атаки 56-й советской армии. Юго-западнее до стыка с 5-м армейским корпусом оборонялась 101-я егерская дивизия генерал-майора Фогеля. Восточные подходы к Краснодару прикрывал 49-й горный корпус.

Однако долго задержаться на этой линии 17-й армии, боевые порядки которой из-за высадки десанта у Мысхако сильно растянулись, не удалось. 9 февраля части Северо-Кавказского фронта начали новое наступление. 37-й армии удалось прорвать фронт к северо-востоку от Краснодара. 11 февраля во время налета наших Ил-2 на штабную автоколонну погиб командир 46-й пехотной дивизии генерал-лейтенант Э. Хацциус. Когда угроза окружения Краснодара стала реальной, несмотря на категорический приказ фюрера оборонять город до последней возможности, генерал-oberст Руофф незамедлительно дал санкцию на эвакуацию. Утром 12 февраля арьергард 198-й пехотной дивизии взорвал мост через р. Кубань. Однако быстрого наступления у наших войск не получилось. Активно используя тактику «эластичной обороны», то есть своевременно выводя свои части из-под удара на промежуточные рубежи и время от времени проводя контратаки против передовых советских подразделений, 17-я армия медленно отходила на запад. Дополнительным препятствием на пути к Тамани стала и начавшаяся во второй половине февраля распутица, вызванная частыми оттепелями. Напомним, именно в районе Краснодара меняются климатические зоны, а зона довольно сурового степного климата, характерного для правобережья Волги, постепенно переходит в субтропическую (в районе Новороссийска и Мысхако условия близки к средиземноморским). Соответственно весна в этих краях наступила несколько раньше, чем в районе Ростова-на-Дону и Сталинграда.

Сталина все эти «объективные трудности», разумеется, не устраивали. 22 февраля Ставка ВГК отдала категоричный приказ Северо-Кавказскому фронту вывести войска на пути отхода основных сил 17-й армии, окружить и уничтожить ее. Уже на следующий день без

какой-либо серьезной подготовки наступление возобновилось. 24 февраля 49-й горный корпус отошел за реку Протока на так называемую «линию Посейдона», в то время как к югу немцы заняли оборону на заранее подготовленных рубежах вокруг Крымской. Сама станция была превращена в сильно укрепленный опорный пункт, подготовленный к длительной обороне. В целом к 25 февраля 17-я армия отступила на удобный рубеж длиной 120 км, защищенный на севере многочисленными плавнями и болотами, в центре – реками и каналами и на юге проходивший через многочисленные высоты. На этой линии оборонялось 12 немецких и 4 румынских дивизии. За счет значительного сокращения линии фронта Руоффу удалось создать плотность войск в среднем 7,5 км на одну дивизию, что по немецким меркам считалось неплохим показателем для создания устойчивой обороны. В конце февраля советские войска предприняли несколько попыток прорвать фронт в районе Славянской, Абинской и Крымской, но они не принесли желаемого результата. Наибольших успехов добилась наступавшая на правом фланге 58-я армия, которая сумела занять Калабатку и Черноерковскую. Через плавни, примыкающие к берегу Азовского моря, проходил не самый удобный, зато кратчайший путь к порту Темрюк.

Удержание плацдарма на северном берегу р. Кубани имело для 17-й армии важнейшее значение, поэтому, высвободив резервы за счет сокращения протяженности фронта, немцы предприняли серию мощных контрударов по 9-й, 37-й и 58-й армиям. Но главный удар нанесли именно по позициям последней в районе плавней.

В конце февраля линия фронта на плацдарме, который у немцев получил название «Kuban-Brückenkopf», проходила с севера на юг по линии Петровская – Полтавская – Славянская – Троицкая – Крымская – Абинская – Новороссийск. При этом, как уже говорилось выше, штаб генерал-полковника Ивана Масленникова, несмотря на заметно возросшее сопротивление противника, усилившиеся удары немецкой авиации и наметившуюся стабилизацию фронта (1 марта немцы отбили назад Калабатку и Черноерковскую, а ударная группа 58-й армии в составе 317-й и 351-й стрелковых дивизий была разгромлена, частично окружена и через несколько дней ее остатки с трудом вышли к своим), по-прежнему был уверен (и транслировал это всем нижестоящим штабам), что целью 17-й армии является планомерная эвакуация в Крым. Этому способствовал как общий, так сказать, «победный тренд», царивший в советских войсках после разгрома немцев под Сталинградом, на Дону и их быстрого бегства с Кавказа, так и банальная нехватка разведанных (в первую очередь качественной аэрофотосъемки). Как будет рассказано ниже, в штабе СКФ зачастую даже не подозревали о том, что немцы возводят на Кубани мощные оборонительные позиции, пока на них в буквальном смысле слова «не натыкались» бойцы передовых наступающих частей.



## **«Удерживать во что бы то ни стало Таманский плацдарм»**

Действия авиации на данном участке фронта поначалу не оказывали серьезного влияния на ход боевых действий. В основном из-за пасмурной погоды. Так, 1 марта в районе Таманского полуострова стояла сильная облачность и туманы. Штурмовики Ил-2 из 7-го Гвардейского ШАП в условиях плохой видимости бомбили и обстреливали дороги Анастасиевская – Темрюк и Варениковская – Красный Октябрь, а также переправы через р. Кубань в районе Варениковской. Истребители ЛаГГ-3 из 979-го ИАП занимались разведкой погоды, тактической разведкой и прикрытием аэродрома Краснодар. В районе Варениковской был поврежден зенитным огнем штурмовик Ил-2 старшего лейтенанта Бобкова, который дотянул до советской территории и совершил вынужденную посадку на брюхо.

7-й Гв. ШАП и 979-й ИАП входили в состав 230-й ШАД. Она была сформирована 22 мая 1942 г., войдя в число первых одиннадцати штурмовых авиадивизий ВВС Красной армии. Интересно, что на протяжении всей войны дивизией бессменно командовал Семен Гетьман – одна из легенд советской авиации. С первого дня войны и до создания дивизии он командовал не менее легендарным 4-м ШАП – одним из первых полков, получившим на вооружение штурмовики Ил-2 и фактически проводившим его испытания в реальных боевых условиях. 7 марта 1942 г., также одним из первых в штурмовой авиации, подразделение получило статус гвардейского и было переименовано в 7-й Гв. ШАП. Собственно этот элитный полк и послужил основой для 230-й ШАД, а сам Гетьман стал командиром дивизии. Она вошла в состав только что сформированной 4-й воздушной армии и оставалась в ней до самого конца войны. Молодой командующий ВВС КА генерал-лейтенант (впоследствии маршал) Александр Новиков всегда находился с Гетьманом в хороших отношениях и безгранично доверял ему. Поэтому дивизия никогда не включалась в штурмовые авиакорпуса, действовала фактически автономно, получая приказы только напрямую от штаба воздушной армии.

В мае – июне 1942 г. в состав дивизии вошли 210-й и 805-й штурмовые авиаполки, также составившие бессменный костяк этого соединения. Позднее, в ноябре, дивизия получила четвертый – 103-й ШАП. Также для непосредственного сопровождения штурмовиков в ее состав время от времени включались различные истребительные полки, а с августа 1942 г. на постоянной основе эту роль стал выполнять в основном 979-й ИАП. Он был сформирован 3 августа под командованием капитана Георгия Романцова и получил на вооружение истребители ЛаГГ-3.

Имея в своем составе четыре штатных штурмовых полка и один истребительный, дивизия могла обеспечить непрерывную и «автономную» боевую работу. Пока один-два полка находились на доукомплектовании, остальные совершали боевые вылеты. Время от времени соединение получало во «временное пользование» и другие части, а для эскорта, помимо «своего» 979-го полка, как правило, привлекались истребители 229-й ИАД. Начав боевой путь на Южном фронте, 230-я ШАД затем оказалась на Кавказе, а в начале 1943 г. – на Кубани.

2 марта погода на Тамани и Кубани еще более ухудшилась. Шел дождь, а видимость составляла всего 50—100 м. Ил-2 из 7-го Гв. ШАП в воздух вовсе не поднимались, в то время как ЛаГГи из 979-го полка совершили 10 полетов на разведку, прикрытие наземных войск и прикрытие своего аэродрома. Всего же ВВС Северо-Кавказского фронта в этот день выполнили 16 самолето-вылетов и заявили об одном сбитом самолете. А вот ВВС Черноморского флота выполнили 66 вылетов и потеряли 1 самолет.

На следующий день погода оставалась пасмурной с дождями и туманами, поэтому действия авиации опять носили ограниченный характер. К примеру, 230-я ШАД выполнила всего 6 вылетов. Пара Ил-2 и четверка ЛаГГ-3 совершили полеты на разведку погоды и «разведку своих войск».

4 марта в районе Кубани стояла облачность 10 баллов на высоте 50—300 м, шли снег и дождь. Три Ил-2 из 7-го Гв. ШАП на малой высоте нанесли удар по немецким плавсредствам на р. Кубань (попаданий зафиксировано не было). Другая пара штурмовиков совершила налет на аэродром Крымская. Правда, самолетов на нем обнаружено не было, посему экипажи доложили только об обстреле пехоты и автомашин. Истребители из 979-го ИАП выполнили 11 вылетов, в основном на прикрытие штурмовиков. Боевых потерь в дивизии не было, но один Ил-2 (пилот младший лейтенант Возжаев) пропал без вести. По сообщению других экипажей, его самолет в районе Темрюка «вошел в сплошной снег и не вышел».

В этот день после затяжной паузы возобновил работу 249-й ИАП, базировавшийся на аэродроме Тимошевская. Это подразделение к началу битвы за Кубань прошло долгий и извилистый боевой путь. Полк был сформирован 15 мая 1941 г. в г. Тульчин (Киевский особый военный округ) в составе 44-й ИАД. К началу войны укомплектовать часть по сильно раздутым довоенным штатам так и не успели и по состоянию на 22 июня в 249-м ИАП насчитывалось 70 истребителей (24 – И-153, 20 – И-16 и 26 – И-15). Уже через месяц полк, действовавший в интересах 6-й и 12-й армий, был практически разгромлен и отправился на переформирование. А в начале августа сами эти армии попали в окружение в районе Умани. Первую часть своего боевого пути 249-й ИАП закончил в сентябре на левом берегу Днепра в районе Днепропетровска. После этого полк сдал старую матчасть и был снова отправлен на переформирование – во 2-й ЗИАП (поселок Сейма, Горьковская область). В ноябре летчики освоили истребители ЛаГГ-3. Это событие совпало с первыми налетами люфтваффе на Горький и приказом о срочном усилении ПВО этого важнейшего промышленного центра. 249-й ИАП вошел в состав 142-й ИАП ПВО. В ее составе полк пробыл до июня 1942 г. Причем все это время летчики практически отдыхали, не проведя ни одного воздушного боя. В июле полк был отправлен на Южный фронт, где вошел в состав 217-й ИАД, и в ходе стремительного отступления советских войск быстро оказался на Северном Кавказе. 249-й полк участвовал в воздушных боях в районе Моздока, Маглобека, Нальчика и Орджоникидзе, а к марту 1943 г. оказался на Кубани. В основном в полку использовались истребители ЛаГГ-3 и Ла-5, хотя в 3-й эскадрилье числилось как минимум два Як-1. Подобная разнотипность используемых машин в ВВС Красной армии практиковалась с самого начала войны. До 12 марта 249-й ИАП входил в состав 217-й ИАД, затем был передан в 229-ю ИАД, в составе которой в тот момент находился только 84-й «А» ИАП.

4 марта подразделение выполнило всего один вылет. В 11.30 летчик Иванов вылетел на ЛаГГ-3 на перехват неопознанного самолета, но не обнаружил его. В тот день немцы понесли всего одну потерю на Кубани. Разведывательный Ju-88D-1 W. Nr. 430516 «F6+NM» из 4. (F) /122 был сбит над морем у побережья Кавказа. «Юнкерс» был сначала атакован ЛаГГ-3 из 35-го ИАП ПВО, а потом – Як-1 из 25-го ИАП ВВС ЧФ. Все четыре немецких летчика погибли.

5 марта погода немного улучшилась, облачность сократилась до 4–8 баллов на высоте 500—2000 м, видимость увеличилась до 4–8 км. Две четверки Ил-2 из 7-го Гв. ШАП в сопровождении ЛаГГ-3 из 979-го ИАП совершили налеты на суда в районе косы Чушка и северо-западнее Тамани. В результате была потоплена одна баржа. По документам противника, в районе Ильич – коса Чушка авиацией был потоплен тяжелый десантный 50-тонный армейский штурмбот PiLV типа «42» из состава 86-го саперно-десантного батальона (Pi.Ldgs.Btl.86). Два человека из его экипажа были убиты, а еще 5 – получили ранения. В районе Курчанской произошел воздушный бой между парой ЛаГГ-3 и двумя Bf-109, по итогам которого старшему лейтенанту Василию Гудкову был записан лично сбитый «мессершмитт». В районе косы Чушка в ходе второго воздушного боя пропали без вести истребители старшего лейтенанта Серикова и сержанта Устимова. Позднее выяснилось, что ЛаГГ-3 Серикова был сбит и упал в море в районе поселка Ильич, а второй летчик вследствие полученных повреждений совершил вынужденную

посадку в районе Марьинской. Скорее всего, их сбил оберфельдфебель Хайнрих Штурм из St.II./JG52, который в 09.17 и 09.21 одержал две воздушные победы в этом районе.

249-й ИАП выполнил 21 вылет. В 07.34 пара ЛаГГ-3 (летчики Гусев и Иванов) и пара Ла-5 (Скрябин, Слупский) вылетела на «свободный полет» (так в документе) в район Славянская – Свистельников – Петровское. Прибыв в заданный район, летчики обнаружили конный обоз и обстреляли его, доложив об уничтожении 10 подвод.

В 10.20 на «свободный полет» в тот же район отправилось уже три Ла-5 (летчики Скрябин, Слупский и Онопченко), три ЛаГГ-3 (Гусев, Карпизенко и Сазонов) и один Як-1 (Крючков). Проведя штурмовку наземных целей, наши истребители встретили пару Вf-109 и вступили с ними в воздушный бой. По докладу летчиков, младший лейтенант Сазонов сбил один «мессершмитт», который упал в районе Протоки (не подтверждается).

В 13.15–14.10 три Ла-5 и три ЛаГГ-3 снова отправились в «свободный полет» в район Свистельникова – Беликова, где обстреливали обозы и автомашины у переправы через р. Протока. ЛаГГ-3 младшего лейтенанта Алексея Карпизенко был поврежден огнем с земли, но благополучно вернулся на базу. В 16.03–17.00 249-й полк выполнил еще один рейд, на сей раз в район Черноерковской, в котором участвовали две пары Ла-5 и ЛаГГ-3. В нем снова приняли участие Скрябин и Слупский, которые за этот день выполнили по 4 боевых вылета. Несмотря на сильный обстрел из пушек и пулеметов, все машины вернулись целыми.

А вот во время налета шести И-153 из 611-го ИАП в сопровождении шести ЛаГГ-3 из 267-го ИАП на немецкий аэродром Благодатное зенитным огнем была сбита «Чайка» лейтенанта В. Минаева. Летчик погиб.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили за день 358 вылетов, отчитались о 7 сбитых самолетах. В действительности люфтваффе потеряли только He-111H-6 W. Nr. 7070 из II./KG55, который был поврежден в районе Кубани и разбился при аварийной посадке на аэродроме Саки в Крыму. Собственные потери составили 6 машин. Помимо упоминавшихся истребителей в районе станицы Благовещенская был сбит Ил-4 из 5-го Гв. МТАП ВВС ЧФ. Экипаж пилота младшего лейтенанта Митрофанова погиб. Интересно, что о сбитых Ил-4 немецкие летчики в этот день не докладывали, но в 09.40–10.55 пилоты трех Вf-109G-2 из 5./JG52 заявили, что сбили в этом районе сразу 3 «бостона».

6 марта 249-й ИАП выполнил три групповых вылета. Первыми в 07.50 на разведку в район Черноерковской – Беликова – Славянской – побережья Азовского моря отправились шесть ЛаГГ-3 из 1-й и 2-й эскадрилий (летчики Никитин, Сазонов, Остапенко, Гусев, Онопченко и Карпизенко). В 10.32–11.35 на прикрытие «свободным полетом» войск 58-й армии (на побережье Азовского моря) вылетели два Ла-5 (уже известные нам Скрябин и Слупский) и три ЛаГГ-3 (Онопченко, Жаров и Косарев). Прикрытие состояло в основном из штурмовки немецких войск, проведенной с высоты 800 м. Наконец, в 13.50–14.35 на аналогичное задание вылетала четверка «ЛаГГов» (летчики Слупский, Тюпиков, Косарев и Жаров). На сей раз в районе Черноерковской был проведен безрезультатный воздушный бой с четырьмя Вf-109, во время которого был ранен старший лейтенант Тюпиков.

В 16.25–17.20 пара ЛаГГ-3 из 979-го ИАП вылетела на опробование моторов в воздухе и осмотр места предполагаемой вынужденной посадки сержанта Устимова, подбитого в воздушном бою днем ранее. В районе Марьинской на высоте 30–40 м они были внезапно атакованы парой Вf-109. В результате ЛаГГ-3 старшего лейтенанта Татарчикова был подбит и с горящим мотором совершил вынужденную посадку на брюхо в 6 км северо-западнее Краснодара. Пилот был ранен.

В 16.30 немецкие бомбардировщики совершили налет на аэродром Тимошевская, сбросив на него 11 бомб SC250 и SC500. В результате были повреждены два Як-1 из 249-го ИАП. Вылетевший на перехват лейтенант Гришаев, используя облачность, смог незаметно подойти к He-111 из II./KG4 и сбить его. Бомбардировщик упал в 15 км северо-западнее Тимошев-

ской. Отметим, что с потерей этих двух «яков» использование самолетов данного типа в полку закончилось, и далее он воевал на ЛаГГ-3 и Ла-5.

На следующий день метеоусловия снова резко ухудшились, а на море разыгрался сильнейший шторм (ночью в районе плацдарма между Геленджиком и Мысхако были выброшены на мелководье и потеряны сразу 9 сейнеров и шхун: КТЩ № 543 «Волго-Дон», КТЩ № 601 «Крапивницкий», СП-210 «Лосось», «Бригадир», «Орел», КТЩ № 584 «Чайка», боты № 29, № 33 (КТЩ № 166) и ДМБ-14, причем большая часть из них затонула. Также в море столкнулись два сторожевых катера, а севший на мель буксирный пароход СП-28 «Мангуш» был разбит прямыми попаданиями мин при обстреле с берега.

Большая часть авиационных подразделений либо вообще не поднималась в воздух, либо бесцельно барражировала в облачности. Так, 249-й ИАП выполнил 12 вылетов, но все без какого-либо результата. В ночь на 7 марта поступило сообщение от постов ВНОС о том, что якобы в районе Майкопа совершил вынужденную посадку самолет Ю-52<sup>4</sup>. В 13.55 на его поиски вылетела пара ЛаГГ-3 из 979-го ИАП. Однако обнаружить загадочный «юнкерс» летчикам не удалось. *«В воздухе ничего не происходило, и не было ничего веселого в том, чтобы плыть на высоте 4000 метров в такой тоскливой, туманной мгле, что нельзя ничего найти»*, – так охарактеризовал этот период воздушной войны на Кубани Хельмут Липферт, в то время служивший в 6-й эскадрилье JG52.

Всего же 5-я воздушная армия произвела 43 самолето-вылета. Ил-4 из 5-го Гв. МТАП ВВС ЧФ был разбит в аварии при взлете с аэродрома Гудауты. Экипаж (пилот капитан Пашун) погиб. У люфтваффе тоже была одна потеря. Разведывательный He-111H-6 W. Nr. 8102 из 4. (F) /122 (при некомплекте Ju-88D немцы иногда использовали свои He-111 и в качестве разведчиков) во время выполнения боевого задания был поврежден в районе Кубани. При возвращении «хейнкель» разбился и сгорел (100 %) при аварийной посадке на аэродроме Сарабуз. Все четыре летчика погибли.

8 и 9 марта авиация практически бездействовала из-за плохой погоды. На сухопутном фронте тем временем развернулись ожесточенные бои в районе Красноармейской. Усиленная 11-м гвардейским стрелковым корпусом и 2-й гвардейской стрелковой дивизией 9-я армия в ночь на 9 марта сумела овладеть этой станицей, а на следующий день выйти к р. Протока. *«На этом рубеже противник создал сильную промежуточную позицию, – вспоминал Андрей Гречко, в то время командующий 56-й армией. – Основным препятствием на пути армии являлась р. Протока шириной 80—120 м и глубиной 3–4 м. Кроме того, наступлению мешали искусственно возведенные вдоль ее берегов валы высотой до 2 м, промежутки между которыми простреливались минометным огнем. Почти по всему западному берегу реки жилые дома с садами противник приспособил к обороне. Через 1–1,5 км от них проходила вторая линия населенных пунктов, которые не только были приспособлены к обороне, но и являлись пунктами сосредоточения тактических резервов противника и огневых позиций артиллерии и минометов»*. В итоге дальнейшие атаки не дали никаких результатов и привели к большим потерям в частях.

10 марта действия авиации резко активизировались. В этот день на Кубани установилась относительно хорошая погода: облачность на высоте 500—1000 м, видимость 5—10 км. Части 56-й армии, усиленные танковой группой в составе 90 танков, тремя полками артиллерии РГК и пятью дивизионами гвардейских реактивных минометов перешли в наступление на Абинскую. Согласно плану, атаку должна была поддерживать вся авиация 4-й и 5-й воздушных армий.

---

<sup>4</sup> Названия вражеских самолетов (при описании воздушных боев и заявках побед) здесь и далее приводятся так, как они указаны в документах.

В 07.00–07.48 четверка ЛаГГ-3 из 1-й эскадрильи 249-го ИАП (летчики Гришаев, Косарев, Сазонов и Алексеев) выполнила разведывательный вылет в район Черноерковской – Славянской – Петровской. С высоты 2000 м истребители выполнили аэрофотосъемку немецкой линии обороны вдоль р. Протока. Несмотря на сильный зенитный огонь из района Славянской, все машины благополучно вернулись на базу.

Штурмовики из 7-го Гв. ШАП в течение дня совершили несколько вылетов в район Абинской, нанося удары по позициям немецких войск на юго-восточной и западной окраинах. При этом одна из четверок выполнила спецзадание – вылила на окраину города гранулированный фосфор. В общей сложности штурмовики выполнили 26 вылетов, при этом результаты ударов из-за плохой видимости не наблюдались. Огнем с земли был подбит Ил-2 старшего лейтенанта Левина и старшины Аварьянова. Штурмовик совершил вынужденную посадку на брюхо в районе Холмской. Летчики не пострадали и на следующий день вернулись в часть. Еще на одном самолете прямым попаданием зенитного снаряда был убит воздушный стрелок сержант Тимофеев. Летчики 979-го ИАП заявили об одном сбитом Ю-88.

В этот день к активной боевой работе, наконец, приступил 298-й ИАП. Как и «сосед по небу» 249-й полк, эта часть имела давнюю (по военным меркам) историю. Она начала формироваться в мае 1941 г. в Одесском военном округе на аэродроме Вознесенск. К началу войны полк под командованием майора Александра Прудникова не успел получить ни одного боевого самолета, и первые И-16 поступили в 298-й ИАП только 19 июля. После этого подразделение долго воевало на Южном фронте, но в крупных воздушных сражениях ни разу не участвовало, благодаря чему смогло избежать разгрома и очень долго поддерживать боеготовность, хотя бы на минимальном уровне. В мае 1942 г., уже под командованием майора Ивана Тараненко, 298-й ИАП был выведен в тыл на переформирование. Летчики прошли переобучение на истребителях Як-1 и Як-7Б, однако потом планы командования изменились и в октябре 1942 г. полк отправился в 25-й ЗИАП в Аджикубуле. Там он был перевооружен уже на американские истребители Р-39. Подготовка заняла весьма длительное время, и на фронт 298-й ИАП вернулся только в середине февраля 1943 г., не приняв участия ни в Сталинградской битве, ни в битве за Кавказ. Подразделение вошло в состав 219-й бомбардировочной авиадивизии, также в основном вооруженной американскими машинами. И, следовательно, основной задачей «аэрокобр» являлось их сопровождение до цели и обратно.

В течение 16–17 февраля полк в составе 30 Р-39 перебазировался с аэродрома Кутаиси на аэродром Мирская. *«Посадка производилась на аэродром исключительно грязно, – отмечалось в журнале боевых действий. – Исключительно слабый расчет летного состава 3-й АЭ».* Что подразумевалось под последней фразой, можно только гадать...

С 25 февраля «аэрокобры» приступили к патрулированию своего аэродрома, а также к вылетам на прикрытие советских войск в районе Краснодара. Однако в первые недели все полеты проходили, словно в мирное время, без каких-либо встреч с противником. Единственной неприятностью стало исчезновение капитана Чайки. Летчик летал в Кутаиси для ремонта своего самолета, 2 марта вылетел обратно, но сообщил, что делает где-то промежуточную посадку из-за неполадок с мотором. Обратно Чайка так и не вернулся, только спустя 17 дней было установлено, что он разбился 5 марта в селе Отрадо-Кубанское во время взлета.

Интересно, что большинство вылетов, совершенных на патрулирование и прикрытие, не засчитывалось летчикам в качестве «боевых». Причем по какому принципу составлялась ведомость, непонятно. Например, утренние вылеты, выполненные летчиками Тараненко (командир полка), Кривобоковым, Кацаповым и Зайцевым 5 марта на прикрытие своих войск и «облет района», были записаны боевыми. А вот вылет летчиков Луканцова и Александрова «на догон видимого противника», выполненный тремя днями ранее, почему-то «боевым» не записали.

10 марта восемнадцать Р-39 занимались сопровождением бомбардировщиков Б-20 (А-20). Последние в итоге не смогли найти цель из-за облачности и задание не выполнили.

При этом 17 летчикам были записаны боевые вылеты, а в графе у летчика Сосиева поставили отметку «не зачтен». В тот же день «аэрокобры» дважды группами по 4 машины вылетали на прикрытие железнодорожного перегона Кропоткин – Краснодар, но в обоих случаях «назначенного на прикрытие поезда на перегоне не оказалось». Поэтому вылеты боевыми не признали. И только вечером, во время уже четвертой попытки, этот загадочный состав, наконец, удалось обнаружить и прикрыть. Впрочем, поскольку прикрывать оказалось не от кого, вылеты боевыми тоже не засчитали!

Кстати, командующий 56-й армией генерал Гречко дал отрицательную оценку действиям своих ВВС. *«Вместо массированных ударов авиации по 120–130 самолетов через каждые 15-минутные промежутки времени фактически наносились слабые удары небольшими и разрозненными группами, – писал он. – Так, в первом налете в 9 часов участвовало 22 истребителя и 12 истребителей, во втором – с 11 часов 30 минут – 23 истребителя и 22 истребителя. Управление авиацией над полем боя было слабым. Авиация часто выполняла задачи без учета сложившейся обстановки. Это дало возможность противнику активизировать действия своей авиации и наносить сильные бомбовые удары по боевым порядкам наших войск. В первой половине дня авиация противника безнаказанно бомбила и расстреливала наши наступающие части, и лишь во второй половине дня положение несколько улучшилось. Артиллерийский огонь оказался также малоэффективным, так как в большинстве случаев из-за трудности наблюдения артиллеристы вынуждены были вести огонь по площадям».*

Всего в этот день ВВС СКФ выполнили 573 самолето-вылета, доложили про 15 сбитых самолетов. При этом большую часть из них заявили летчики 45-го ИАП, воевавшие на Р-39. Павел Берестенев сбил Ю-88 в районе Запорожского, Борис Глинка – Ю-88 и Ме-109 в районе Абинской, Дмитрий Глинка – два Ю-88 в районе Мефодиевской, Гедалий Микитянский – ФВ-189 западнее Абинской, Михаил Петров – Хе-111, также западнее Абинской, и Дмитрий Шурубов – Ме-109 в том же районе. Пилот ЛаГГ-3 Илья Черкашин из 267-го ИАП претендовал на еще один сбитый «мессер» в районе Абинской.

По крайней мере 3 победы наших летчиков подтверждаются данными противника. В районе Крымской были сбиты Ju-88A-4 W. Nr. 88—8633 «9K+TT» из 9./KG51 и Ju-88A-14 W. Nr. 14—1160 из 8./KG51 «Эдельвейс». Один немецкий экипаж пропал без вести, во втором двое летчиков были убиты, а двое ранены. Также в районе Абинской был сбит Ju-88A-14 W. Nr. 14—4386 из 8-й эскадрильи KG51.

Собственные потери составили 3 самолета. В районе Абинской воздушными стрелками Ju-88 была сбита Р-39D-2 «41—38427» из 45-го ИАП (пилот остался цел), а вот И-16 из 975-го ИАП (его пилот младший лейтенант Щербин погиб) сбили словаки Ян Резняк и Исидор Коварик из 13.(Slow)/JG52. Обоим были в 09.52 и 09.53 в качестве воздушных побед записаны два наших «ишака».

К исходу дня бойцам 383-й стрелковой дивизии генерал-майора К.И. Провалова удалось захватить три квартала на юго-восточной окраине Абинской. Введенная же в бой в середине дня 151-я танковая бригада подполковника В.А. Корнилова сразу потеряла 10 танков и не смогла прорваться к станции.

Собственно, 10 марта и можно считать своеобразным стартом затяжной и ожесточенной воздушной битвы за Кубань. В этот день Гитлер прилетел на своем персональном FW-200 в Запорожье, где за успешное контрнаступление группы армий «Зюд» под Харьковом вручил генерал-фельдмаршалу Манштейну Рыцарский крест с дубовыми листьями. Попутно фюрер провел и оперативное совещание, на котором присутствовали командующий группой армий «А» генерал-фельдмаршал Эвальд фон Кляйст, командующий 17-й армией генерал-oberst Рихард Руофф и командующий 4-м воздушным флотом генерал-фельдмаршал Вольфрам фон Рихтхофен. Относительно дальнейших планов было принято решение любой ценой удержать Кубанский плацдарм и Новороссийск. Гитлер заявил, что это имеет огромное политическое



значение, а также позволит удержать русский Черноморский флот вдали от Крыма. При этом желательно в ближайшее время ликвидировать русский плацдарм в районе Мысхако. Через три дня уже из «Волчьего логова» штаб группы армий «А» получил директиву о ведении боевых действий на Восточном фронте на ближайшие месяцы. В ней, среди прочего, говорилось: «... задачей группы армий является – удерживать во что бы то ни стало Таманский плацдарм и Крым». Через некоторое время Кляйст сообщил в гауптквартиру фюрера свои соображения на сей счет: *«Преимущества позиции: сковывание большого количества русских войск, ограничение возможностей к активным действиям русского флота, облегчение обороны Крыма, благоприятный политический эффект».*

## Глава 2. «Линия Посейдона»

### «Встретив непрерывное воздействие с воздуха, успеха не имели»

**11 марта.**

Одними из первых, пользуясь ясной погодой, в этот день поднялись в небо три ЛаГГ-3 из 1-й эскадрильи 249-го ИАП (летчики Косарев, Жаров и Гришаев). Они имели задачу провести аэрофотосъемку немецких позиций в районе Славянской, Анастасиевской и Петровской с тем, чтобы уточнить цели для ударной авиации на текущий день. Самолеты поднялись в воздух в 06.45, облетели указанный район на высоте 2000–2500 м, после чего вернулись в Тимошевскую.

В 07.38 13 истребителей из 298-го ИАП сопровождали бомбардировщики, которые сбросили свой груз на западную окраину Абинской. В этот раз летчикам, можно сказать, «повезло». В районе цели по группе велся сильный зенитный огонь, что, видимо, и дало основание полагать вылеты «боевыми». После обеда десять Р-39 совершили повторный вылет на сопровождение «бостонов». При этом эскорт, как было принято в нашей авиации, выполнял двойную роль – летчики контролировали выполнение боевого задания экипажами бомбардировщиков. *«6 Б-20<sup>5</sup> сбросили бомбы на западной окраине Абинская между шоссе и железной дорогой, – сообщалось в донесении по итогам вылета. – Бомбы упали в поле на огневые точки, несколько взрывов наблюдалось на самой окраине Абинская. Одна бомба сброшена на окопы севернее Абинская. Встреч с воздушным противником не было, обстрелу ЗА не подвергались»*. Несмотря на последний факт, вылеты на сей раз засчитали «боевыми».

В этот день почти все ударные самолеты ВВС СКФ действовали в районе Абинской. Шесть Ил-2 из 7-го Гв. ШАП в сопровождении трех ЛаГГ-3 из 979-го ИАП нанесли удары по северной и западной окраинам Абинской. Атака выполнялась с высоты 300–400 м, так как из станицы велся мощный зенитный огонь. Другая четверка снова выполняла спецзадание, с высоты 15 метров штурмовики выливали гранулированный фосфор на огневые точки и окопы в окрестностях Абинской. В результате внизу вспыхнуло 7 очагов пожаров. «Черные смерти» в этот раз не пострадали, зато огнем с земли был подбит ЛаГГ-3 старшего лейтенанта Василия Гудкова, который совершил вынужденную посадку на брюхо в районе Волынской. Пилот остался цел и вернулся в полк.

Люфтваффе также осуществили серию налетов на войска 56-й армии в районе Абинской. В результате последняя вынуждена была приостановить только что начавшееся наступление. *«Встретив сильное огневое сопротивление противника и непрерывное воздействие с воздуха, успеха не имела»*, – сообщал штаб Гречко. В течение дня 56-я армия потеряла 639 человек, в том числе 182 убитыми и 457 ранеными. Причем большую часть из них – от ударов авиации.

В 19.00 шесть Ju-88А совершили налет на Центральный аэродром г. Краснодара, сбросив на него около 80 осколочных и фугасных бомб. В результате был уничтожен один Ил-2 из 7-го Гв. ШАП, еще два получили повреждения. Погибло 2 человека, 9 получили ранения.

Всего в этот день ВВС СКФ выполнили 461 самолето-вылет (из них 226 пришлось на 5-ю ВА) и доложили о 5 сбитых самолетах. В частности, пилот ЛаГГ-3 Николай Исаенко из 267-го ИАП сбил ФВ-189 в районе Крымской, а Дмитрий Шурубов из 45-го ИАП на Р-39 сбил

---

<sup>5</sup> Так в советской авиации называли бомбардировщики «Дуглас» А-20В и DB-7В (другое распространенное обозначение – «Бостон-3»).

Ме-109 в районе Абинской. Однако в действительности никаких потерь над Кубанью у немцев не зафиксировано.

Собственные потери насчитывали 6 машин. В районе Абинской в этот день было сбито 4 советских истребителя: два Р-39D-2 из 45-го ИАП (пилоты остались целы), И-153 из 611-го ИАП (пилот сержант Сипов погиб) и И-16 из 975-го ИАП (пилот остался жив). По документам противника, словацким летчикам десятникам Яну Резняку и Исидору Коварику из 13.(Slow) / JG52 были записаны сбитые в 07.10–07.54 три И-153 и один И-16.

ВВС ЧФ потеряли в этот день два самолета. Одноместный Ил-2 из 47-го ШАП был сбит в районе той же станицы Абинская. Его пилот старшина В.Е. Рябченко погиб. Ил-4 из 5-го Гв. МТАП при возвращении из ночного вылета на бомбежку в тылу врага был сбит над морем в районе Анапы. Его экипаж (пилот лейтенант Дулькин) погиб. По немецким данным, оберфельдфебель В. Нимиц из 6-й эскадрильи JG52 в 08.13 сбил над морем в этом районе ДБ-3ф.

Части 9-й армии предприняли несколько попыток форсировать реку Протока, однако потерпели неудачу. Левее батальоны 37-й армии также вышли к Протоке в районе Золотаревского, Крыжановского и Коржевского.

## **12 марта.**

В этот день стояла относительно хорошая погода, облачность висела на высоте до 800 м, но видимость составляла до 10 км. В 07.10–07.11 в очередной разведывательный полет в район Славянской – Варениковской – Темрюка отправилась группа из 2 – Ла-5 и 4 – ЛаГГ-3 из управления штаба и 1-й эскадрильи 249-го ИАП. В районе хутора Маевский истребители-разведчики случайно встретили группу из 5 – Ю-52, летевших на малой высоте. Ведущий группы летчик Шевелев приказал основной части группы продолжать полет по заданному маршруту, в то время как паре Ла-5 младшего лейтенанта Сазонова и ЛаГГ-3 Гришаева развернуться и атаковать транспортники. В результате был сбит один Ю-52, который упал в 5 км восточнее Красного Октября. Сазонов и Гришаев вернулись на базу намного позже остальных – в 07.55–07.59, когда топливо в их баках уже было на исходе. После этого в течение дня 249-й ИАП выполнил еще 10 вылетов на уничтожение транспортных самолетов и прикрытие своих войск, но все они прошли безрезультатно.

«Аэрокобры» из 298-го ИАП продолжали сопровождать «бостоны», которые бомбили переправу через Кубань в районе Темрюка. Первый вылет 16 «аэрокобр» (бортовые № 41, 13, 11, 19, 34, 31, 32, 33, 20, 21, 22, 23, 28, 24, 15 и 18) начался в 07.47 и закончился в 09.32. При этом, согласно донесению пилотов-истребителей, цель не пострадала. Отметим, что продолжительность вылетов Р-39 в данном случае составила 1 час 50 минут, в то время как у Ла-5 и ЛаГГ-3 она, как правило, не превышала 50 минут.

В 13.05 пара Р-39 была поднята на прикрытие Кропоткина. При этом истребитель бортовой «18» летчика Александрова из-за вязкого грунта на аэродроме при взлете уклонился влево, трижды коснулся земли и, не сумев оторваться, врезался в Р-39 бортовой «28». В результате оба самолета были полностью разбиты. Но все это были, можно сказать, «учения». Первый настоящий бой полк провел только на следующее утро...

Кстати, переправа в районе Темрюка в тот день была главной целью ударной авиации 5-й ВА. В 14.30–15.00 три Ил-2 из 7-го Гв. ШАП в сопровождении трех ЛаГГ-3 из 979-го ИАП совершили налет на этот же объект. Заход выполнялся на высоте 400 м, при этом экипажи доложили, что северо-западная часть переправы разрушена, а также были уничтожены 3 зенитных орудия. В районе станицы Анастасиевская был сбит ЛаГГ-3 старшины Н.А. Антонова, который погиб. На тот момент летчик имел на своем счету 4 личных + 2 групповых победы.

Всего в течение 12 марта ВВС СКФ выполнили 480 самолето-вылетов (140 пришлось на 5-ю ВА), доложили о 8 самолетах, сбитых в воздухе, и еще 18 уничтоженных на земле. Так, пара Р-39 Павла Берестенева и Михаила Петрова из 45-го ИАП сбила Хе-111 в районе западнее

Темрюка, а пилот Як-7 Николай Глядяев из 42-го ГИАП доложил о сбитом Ю-52 в районе Голубицкой. Но все эти победы не находят подтверждений. Грузовой планер Go-242 W. Nr. 0429 из I./LLG1 был тяжело поврежден (65 %) и был списан в результате ночного налета 6 бомбардировщиков Ил-4 из 5 ГМТАП ВВС ЧФ на аэродром Багерово (Крым). Кроме того, в районе Новороссийска наши истребители сбили FW-189A-2 W. Nr. 2381 из NAGr.14, который упал около Васильевки. Весь экипаж (оберфельдфебели К. Энгель, К. Якоб и фельдфебель Ф. Лез) погиб. Кто одержал эту воздушную победу, пока установить не удалось.

Собственные потери составили 4 самолета. Помимо уже упомянутого ЛаГГ-3 из 979-го полка в районе Анастасиевской были сбиты И-153 (зав № 6560) из 84 «А» ИАП (пилот остался жив) и Р-39К-1 «42—4410» из 45-го ИАП (его пилот старший лейтенант Дмитрий Глинка остался цел, выпрыгнув с парашютом). Ил-2 из 47-го ШАП ВВС ЧФ был сбит в районе Темрюка. Опытный пилот капитан М.Е. Лазарев (еще в 1941 г. совершил 45 боевых вылетов на ТБ-3 на Балтике) и стрелок старший сержант П.В. Зайцев погибли.

На сухопутном фронте в этот день наступило затишье.

### 13 марта.

В 07.27–07.32 11 «аэрокобр» из 298-го ИАП снова отправились сопровождать «бостоны». Их целью стал причал севернее Тамани, возле которого находились плавсредства противника. А-20 сбросили бомбы с высоты 1500 м и доложили о прямых попаданиях. При этом группа попала под сильный обстрел, который велся как с западного берега пролива, так и с восточного. В результате один «бостон» был подбит, совершил посадку на воду в 5 км к северу от Голубицкой и утонул. В районе Тамани звено Р-39 подполковника Тараненко, старшего лейтенанта Иванникова и лейтенанта Румма случайно наткнулось на большую группу Ю-52, которые шли курсом 270° (на восток). В ходе первой атаки Иванников сбил один «юнкерс», который упал в 2–3 км к западу от Тамани. Затем над Керченским проливом летчик атаковал другой самолет, тянувший на буксире грузовой планер Go-242. По докладу пилота, тот был подбит и совершил вынужденную посадку в районе Тибегека. Одновременно с этим лейтенант Румм атаковал еще одну «Тетушку Ю», которая с горящим левым мотором и шлейфом белого дыма также пошла на посадку к северо-западу от Тамани. Командир полка подполковник Тараненко атаковал четвертый Ю-52, который был сбит и упал в море северо-западнее Тамани. После этого он заметил в районе Кроткова (южнее Тамани) Хш-126, тянувший на буксире планер. По докладу подполковника, после первой же атаки «хеншель» в панике отцепил «груз» и пошел на посадку (что стало с планером, не указано, но противник подтверждает потерю в этот день одной «готы» из II./LLG1). При этом наши летчики отметили, что в районе пролива небо патрулировали Ме-109, но действовали они как-то пассивно: *«В бой Ме-109 не вступали. Одна пара пыталась атаковать с хвоста двух наших Кобр, последние развернулись для встречи. Ме-109 от боя уклонились».*

249-й ИАП начал боевую работу, как обычно, рано. В 06.40 четверка ЛаГГ-3 из 1-й и 3-й эскадрилий (летчики Кулякин, Гришаев, Остапенко и Алексеев) вылетела на разведку в район Славянской, Анастасиевской и Темрюка. Из-за сильной облачности и дымки полет выполнялся на высоте 1000 м. В районе Варениковской, по утверждению пилотов, они встретили группу в составе трех ФВ-189 и четырех Ме-109Ф. В ходе завязавшегося боя лейтенант Гришаев сбил одну «раму», которая упала в 4 км севернее Варениковской. Следующий вылет, выполненный парой Ла-5 и парой ЛаГГ-3 в 06.58–08.03 на прикрытие своих войск в районе Черноерковской и Красноармейской, прошел без встреч с противником.

В 08.58 эстафету патрулирования в том же районе приняла четверка «ЛаГГов» из 1-й и 3-й эскадрилий (летчики Кулякин, Бережной, Косарев и Остапенко). Барражирование также выполнялось на высоте 1000 м из-за облачности. В 09.25 в небе появились пять Ю-88, которых сопровождали пять Вф-109. Наши истребители атаковали их и сбили один «мессер-

шмитт» (победа записана на счет старшего сержанта Бережного). В то же время ЛаГГ-3 старшего лейтенанта Остапенко получил в бою повреждения (пробит бензобак и повреждены тяги элеронов), но все же смог вернуться на аэродром.

В 11.40 249-й полк выполнил уже третий вылет на прикрытие войск в районе Черноерковской и Красноармейской, выполненный парой Ла-5 и парой ЛаГГ-3. На сей раз обошлось без воздушных боев, зато у лейтенанта Гришаева отказал мотор и он выполнил аварийную посадку в 15 км от аэродрома.

В 17.00 четыре ЛаГГ-3 (летчики Кулякин, Карпизенко, Бережной и Алексеев) и один Ла-5 (Сазонов) также вылетели на патрулирование в указанный район. Над Славянской летчики заметили пролетающий мимо на высоте 2000 м ФВ-189 и всей группой атаковали его. По возвращении на аэродром было доложено, что «рама» сбита капитаном Кулякиным и упала в районе Горлачева. По данным противоположной стороны 13 марта на Восточном фронте не зафиксировано ни одного сбитого и поврежденного FW-189, поэтому ни эта, ни упомянутая выше победа лейтенанта Гришаева не находят подтверждений.

Активно действовала в этот день и 230-я ШАД. В 08.30 и 13.30 две группы по 6 Ил-2 из 7-го Гв. ШАП в сопровождении ЛаГГ-3 из 979-го ИАП нанесли удар по плавсредствам в районе коса Чушка – Еникале. Атака выполнялась с высоты 400 м. Попутно обстреливались дороги Ильич – Темрюк и Анастасиевская – Славянская. Экипажи доложили об одном потопленном катере и одной барже (противник подтверждает тяжелое повреждение одного тяжелого штурмбота PiLB, который был списан). Огнем с земли был сбит Ил-2 лейтенанта Челканова, а ЛаГГ-3 старшего лейтенанта Антонова был сбит в воздушном бою в 5 км западнее Славянской. Еще один истребитель старшего лейтенанта Павловича был поврежден зенитками, но дотянул до своей территории и совершил вынужденную посадку в районе Андреевской. Через два дня летчик вернулся в часть.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили 497 самолето-вылетов, заявили об 11 сбитых в воздушных боях самолетах и 16 уничтоженных на земле. Так, Николай Исаенко из 267-го ИАП заявил о сбитом Ю-52 в районе Красного Октября, а Федор Калугин из 42-го ГИАП – о еще одной победе над Ю-52 в районе Запорожской. Павел Камозин из 269-го ИАП сбил Ю-87 в районе Мысхако, а Гедалий Микитянский из 45-го ИАП – Me-109 в районе Петровской. В этот день немцы потеряли на Кубани два «мессершмитта». Bf-109G-2 W. Nr. 13485 из 4./JG52 фельдфебеля Э. Гуттке разбился при взлете на аэродроме Керчь. Пилот погиб. Bf-109G-2 W. Nr. 13461 унтер-офицера А. Рунге из 5./JG52 был сбит в воздушном бою над Кубанью. Пилот был тяжело ранен, но спасся. По всей вероятности, юго-западнее станицы Петровская его сбila пара И-16 из 975-го ИАП.

Собственные потери составили 8 машин. Помимо уже упоминавшихся, ВВС ЧФ потеряли два самолета – МБР-2 из 119 ОМРАП и двухместный Ил-2 из 47-го ШАП. По немецким данным, летающую лодку в 21.43 севернее Керчи сбил Bf-110F-2 «2N+IU» оберфельдфебеля Й. Косиока из 10.(N) /ZG1. Кстати, этот немецкий летчик воевал с 22 июня 1941 г., но это была только 3-я его воздушная победа! А штурмовик был сбит над морем на траверзе мыса Фальшивый Геленджик оберфельдфебелем Херманом Киворрой из 6./JG52. Раненого пилота старшего лейтенанта А.В. Ивачева нашел в море и спас торпедный катер, а вот его стрелок старшина Х.А. Яппаров был убит еще в воздухе.

В результате ночного налета шести Ил-4 из 5-го ГМТАП на аэродром Багерово был поврежден (35 %) грузовой планер DFS-230 W. Nr. 122099 из I./LLG1. Как и в предыдущем случае, планер пострадал от зажигательных ампул «КС». Как бы в ответ на это, в ночь на 14 марта немецкие бомбардировщики совершили налет на Центральный аэродром в Краснодаре, сбросив на него 30 фугасных и большое количество зажигательных бомб. В результате были сильно повреждены два Б-3 («Бостон-3»), один Пе-2 из 366-го НБАП и один ЛаГГ-3 из 979-го ИАП. Жертв в этот раз не было.

### 14 марта.

В этот день стояла относительно благоприятная погода: 10-балльная облачность на высоте 40—600 м, видимость 3–5 км. Температура воздуха на Кубани составляла +6 градусов.

Утром 14 марта шесть Р-39 (бортовые номера 20, 22, 29, 17, 32 и 19) из 298-го ИАП совершили вылет на уничтожение транспортной авиации противника. Задание выполнялось парами в зоне видимости друг друга. В районе Камышевская – Красная Стрела летчики увидели группу из восьми Ю-52, которые шли на малой высоте курсом 270°. Старший лейтенант Иванников сбил один самолет, который упал на юго-восточной окраине совхоза «Красная Стрела». *«Ю-52 при ударе о землю сделал полный капот»*, – сообщалось в донесении. Ведомый Иванникова старший лейтенант Айтванов сбил второй транспортник, который, по его докладу, загорелся, упал и взорвался северо-восточнее горы Красная Стрела. На обратном пути в районе Крымской старший лейтенант Иванников и лейтенант Румм встретили ФВ-189, летевший на высоте 1 км, с которым пытались завязать воздушный бой. Однако «рама» боя не приняла (было бы странно, если наоборот) и начала со снижением уходить в сторону Крыма. Иванников же потерял цель из виду во время выполнения разворота. Одновременно с этим старший лейтенант Кацапов из 2-й эскадрильи доложил о еще одном сбитом Ю-52 в районе Курчанской. По возвращении на базу выяснилось, что ответным огнем бортстрелков «юнкерсов» получили повреждения Р-39 бортовой «17» Румма и Р-39 бортовой «32» Литвинова.

249-й ИАП, помимо традиционных задач ведения тактической разведки и аэрофото-съемки, также получил задачу бороться с транспортной авиацией противника. Однако первый вылет – на разведку – в 06.40 прошел неудачно. Несмотря на то, что «лавочкины» летели на высоте 300 метров, ни вокруг, ни внизу ничего не было видно, и самолетам пришлось досрочно вернуться на базу. Второй вылет на уничтожение транспортной авиации, начавшийся в 11.14, также сорвался по причине сплошной облачности на высоте 30–40 м. Следующие групповые вылеты в 13.04 и 15.15, проходившие на высоте 300 метров, прошли более удачно (до заданных районов долетели), но снова безрезультатно. Наконец, в 17.10 пара Ла-5 (летчики Сазонов и Шевелев) и четыре ЛаГГ-3 (Могильницкий, Гихман, Гришаев и Плотников) снова отправились на охоту за немецкими транспортниками в район Калабатка – Петровская. Во время полета, проходившего на высоте 300 м, никаких Ю-52 обнаружить не удалось, зато среди облаков была замечена очередная «рама». Несмотря на плохую видимость, летчики всей группой пытались атаковать ее, паля через тучи в едва различимый и периодически пропадающий из виду характерный силуэт разведчика. Но все атаки прошли без видимых результатов. Зато по выходе из облаков не досчитались ЛаГГ-3 сержанта Гихмана, который пропал без вести.

7-й Гвардейский ШАП в этот раз получил задачу уничтожать плавсредства противника в порту Темрюк и атаковать переправу через Кубань в том же районе. Полк выполнил два вылета – в 09.40 и 15.10. Несмотря на сильный зенитный огонь в районе цели, атаки выполнялись с высоты 15–30 м, при этом после сброса бомб штурмовики делали еще один заход, обстреливая баржи и катера из бортового оружия. Экипажи отчитались о двух потопленных судах в районе Глухого Канала (Темрюк). При этом огнем с земли был сбит Ил-2 младшего лейтенанта Талыкова, который упал в районе цели.

А-20 «Бостон» из 63-го БАП был сбит над переправой около станицы Варениковская. Его экипаж (пилот старший лейтенант И.Ф. Логвинов) погиб. По одним данным, его сбил Bf-109G-2 словака десятичника Я. Резняка из 13.(Slow)./JG52, по другим – немецкая ПВО. В ходе этого воздушного боя воздушные стрелки наших бомбардировщиков подбили Bf-109G-2 W. Nr. 10473 другого словацкого летчика десятичника И. Коварика, который разбился (70 % повреждений) при вынужденной посадке около станицы Ахтанизовская.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили 472 самолето-вылета, заявили о 10 сбитых самолетах при 11 потерянных. Больше всех отличился 42-й ГИАП, воевавший на истребителях



Як-1. Ивану Горбунову, Василию Исаеву, Ахметхану Канкошеву и Николаю Наумчику было засчитано по одному сбитому Ме-109 (последние два над Темрюкским заливом и Ахтанизовским лиманом). Однако эти победы не находят подтверждений.

В этот день люфтваффе впервые проявили активность в тылу Северо-Кавказского и Южного фронтов – в районе Ростова-на-Дону. Этот сильно разрушенный район только недавно был освобожден советскими войсками. При этом мосты через Дон и сквозное железнодорожное движение по линии Армавир – Тихорецк – Батайск – Ростов – Шахты – Купянск – Миллерово – Кантемировка – Воронеж удалось частично восстановить только к середине марта, причем по временным переправам, проложенным прямо по льду. Одновременно с этим началось и восстановление разрушенного железнодорожного моста через Дон. Между тем данная магистраль, обеспечивавшая рокадную связь между фронтами, а также доставку подкреплений и техники из Москвы, Поволжья и Сибири, имела важнейшее стратегическое значение. Через нее же в основном осуществлялось снабжение войск Северо-Кавказского фронта, которые вели наступление на Кубани.

Обеспечивать противовоздушную оборону Ростова-на-Дону, а также участка железной дороги от Тихорецка до Шахт должна была 105-я ИАД ПВО. Для дивизии данная задача уже была привычной, она занималась ей с января по июль 1942 г. После занятия Ростова немцами соединение перебазировалось в Грозный и оставалось там в течение 7 месяцев<sup>6</sup>. В конце февраля – начале марта 1943 г. полки 105-й ИАД начали постепенно возвращаться на «исходные» места базирования – Ростов и Батайск. При этом количественный и качественный состав авиадивизии за время службы в Чечне изменился несильно. Основной костяк состоял из 182-го ИАП, с которого и началось ее формирование, а также 234-го ИАП, который числился в составе 105-й ИАД с мая 1942 г. Матчасть всех полков была «смешанной», примерно в равных пропорциях преобладали Як-1, ЛаГГ-3, И-16 и «харрикейны».

Боевой состав 105-й ИАД ПВО по состоянию на 14 марта 1943 г.

Полк	Аэродром	Число исправных самолетов	Число летчиков
182-й ИАП	Ростов-Центральный	10 «Харрикейн», 6 Як-1, 2 Як-7Б	18
234-й ИАП	Батайск	10 ЛаГГ-3, 1 МиГ-3, 5 Як-1, 1 Як-7Б	21
266-й ИАП	Моздок, Грозный № 5	8 И-16, 4 Як-1, 3 МиГ-3	24
738-й ИАП	Батайск	2 ЛаГГ-3, 3 И-16, 4 И-153	19
Всего:		59 (15 Як-1, 12 ЛаГГ-3, 11 И-16, 10 «Харрикейн», 4 МиГ-3, 4 И-153, 3 Як-7Б)	82

В 13.20 семь Не-111 внезапно совершили налет на станцию Батайск, где в это время находилось множество эшелонов. При этом воздушная тревога не была объявлена, бомбежка привела к многочисленным пожарам и жертвам. Истребители же взлетели, когда «хейнкели» уже ушли на свою территорию. В 16.01 пара ЛаГГ-3 из 234-го ИАП была поднята на перехват «по-зрячему» замеченного в окрестностях Ростова Ю-88, летевшего на большой высоте (тот, видимо, разведывал результаты авиаудара). Сам «юнкерс» летчики не догнали, зато через семь минут увидели новые взрывы на станции Батайск. Двенадцать Ju-87 в сопровождении пяти

<sup>6</sup> Подробнее о боевых действиях 105-й ИАД ПВО см. в книге: Дегтев Д., Зубов Д. ЛаГГ-3. Истребитель, штурмовик, разведчик. Дерево против металла. М.: Яуза, 2018.

Bf-109 совершили повторный налет на цель. Истребители попытались атаковать «штуки», но были «отсечены» их эскортом.

## **«Серьезный вред действиям войск нанесла деятельность Берии»**

### **15 марта.**

В этот день 298-й полк не выполнял вылетов из-за плохой погоды. А вот штурмовики 7-го Гв. ШАП в сопровождении истребителей из 979-го полка снова вылетали для атаки немецких судов, на сей раз в районе косы Чушка. Операция закончилась неудачно: в районе Темрюка группа, летевшая на малой высоте, была атакована «мессершмиттами», которые сбили сразу 3 одноместных Ил-2 (пилоты старший лейтенант Поликарпов, младшие лейтенанты Кузнецов и Романцев). Как позднее выяснилось, Поликарпов совершил вынужденную посадку с выпущенными шасси в плавни в районе Черноерковской. Летчик сумел выбраться, но в часть вернулся только спустя две недели. По данным противника, словаки Ян Гертхофер и Франтишек Брезина в 07.50–07.54 в этом районе сбили по два Ил-2 каждый. Немцы же потеряли грузовой планер Go-242 из состава П./LLG1, который буксировался He-111. В результате аварийной посадки из 15 человек, находящихся на борту «готы», 4 были ранены.

Боевая работа 249-го ИАП ограничилась одним вылетом тройки ЛаГГ-3 на перехват неопознанного самолета в районе Тимошевской, но им оказался свой же ДБ-3ф.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили 126 вылетов (включая 28 – 5-я ВА), заявили о 5 сбитых самолетах, из которых 4 были на счету ВВС ЧФ. О своих суммарных потерях не сообщалось.

### **16 марта.**

В этот день над Кубанью по-прежнему висела плотная облачность на высоте 200–300 м, а также стояла плотная дымка от горевших повсюду пожарищ. Видимость составляла 0,5–1 км.

298-й ИАП выполнил 13 полетов, но все без встреч с противником. 249-й ИАП выполнил два вылета. Пара ЛаГГ-3 (летчики Бережной и Могильницкий) в 12.50 вылетала на перехват Ю-88 на высоте 200–300 м. По докладу пилотов, «юнкерс» скрылся от них в облаках.

В 10.30 четыре Ил-2 из 7-го Гв. ШАП в сопровождении трех ЛаГГ-3 из 979-го ИАП на высоте 300 м совершили налет на суда в Глухом Лимане. Летчики отчитались о потопленной барже и парусной лодке (противник подтверждает потерю большого моторного катера «Твее» со всем экипажем из 8 человек). На сей раз вылет прошел без потерь.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили 189 самолето-вылетов, заявив об 1 сбитом самолете при 1 потерянном. Единственную (да и то не подтвержденную) победу одержал пилот «аэрокобры» Дмитрий Шурубов из 45-го ИАП, который сбил Me-109 над косой Вербяная. Bf-109G-2 W. Nr. 14817 из 5./JG52 был тяжело поврежден (70 %) и был списан после налета советской авиации на аэродром Анапа.

По указанию Ставки ВГК войска Северо-Кавказского фронта 16 марта перешли к обороне, начав подготовку новой наступательной операции с целью разгрома противника на Таманском полуострове. Кроме того, была проведена реорганизация войск. 46-я армия, передав 395-ю стрелковую дивизию в состав 37-й армии, сдала ей и свой участок фронта, после чего ее начали поэтапно выводить в тыл. Штаб Черноморской группы войск был ликвидирован. 47-я армия также сдала свой участок 18-й десантной армии (так она называлась в период с высадки десанта у Мысхако до начала апреля, когда армия была формально разделена на две части, а войска на плацдарме были объединены в Десантную армейскую группу).

Тем временем, в связи с явными неудачами и невыполнением всех поставленных планов, на Кубань отправился нарком НКВД, заместитель председателя Госкомитета обороны и по совместительству постоянный советник Ставки Лаврентий Берия, которому Сталин уже второй раз поручил лично разобраться, «что там происходит на Северном Кавказе у нас?» Прибыв в

штаб своего ставленника (как сейчас говорят, «креатуры») Масленникова, он стал лично определять «приоритеты», направления ударов, назначать и смещать командиров и политработников. Как водится, деятельность Лаврентия Павловича не обходилась без постоянных угроз, матерщины и прочего хамства, от которых пострадали многие генералы. *«Серьезный вред действиям войск Северо-Кавказского фронта нанесла деятельность Берия, который вторично прибыл на Кавказ в марте 1943 г. во время наступления наших войск в низовьях Кубани, – вспоминал Андрей Гречко. – Берия, как и в августе 1942 г., своими распоряжениями нарушал управление войсками, самолично и необоснованно снимал с ответственных командных и штабных должностей заслуженных, опытных генералов и офицеров. Все это крайне отрицательно влияло на успех наступательных действий войск фронта»*. Берия оставался теньвым командующим Северо-Кавказского фронта вплоть до середины апреля, когда туда прибыли другие представители Ставки.

### **17 марта.**

Штаб 17-й армии снова обхитрил штаб Северо-Кавказского фронта. В то время как наши войска уже несколько дней «закреплялись на занимаемых рубежах», а бригады «приводили себя в порядок», в ночь на 17 марта немцы неожиданно начали отход с наиболее выдвинутых вперед позиций на «линии Посейдона» (по берегу р. Протока). Позади для них уже был подготовлен новый рубеж на берегу Черноерковского канала.

Погода над Кубанью немного улучшилась. 298-й полк выполнил 37 вылетов, но все значимые события ограничились одной аварией. Во время рулежки после посадки Р-39 бортовой «37» Орлова угодил носовым колесом в яму, заброшенную бурьяном, и погнул все три лопасти винта.

249-й ИАП выполнил 20 самолето-вылетов. В 10.00–10.55 пара Ла-5 и пара ЛаГГ-3 на высоте 600 м прикрывала свои войска в районе Петровской и Черноерковской. При этом был проведен безрезультатный бой с парой Вф-109, которые скрылись в облачности (израсходовано 120 снарядов ШВАК). В 14.30–15.35 пять ЛаГГ-3 (летчики Никитин, Карпизенко, Крючков, Кулагин и Бережной) и три Ла-5 (Сазанов, Косарев и Иванов) сопровождали И-16 и И-153 из 84-го ИАП на штурмовку дороги Анастасиевская – Красный Октябрь. Операция прошла удачно, все истребители без потерь вернулись на базы. В 17.15–18.25 был осуществлен еще один вылет пятерки «ЛаГГов» и тройки «Ла-пятых» на прикрытие войск. Во время барражирования была замечена пара «мессеров», которые не стали вступать в бой и ушли на запад.

230-я ШАД в этот день перебазировалась с Центрального аэродрома Краснодара на аэродром Новотитаровская и боевых вылетов не производила.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили 128 самолето-вылетов, заявили о 5 сбитых самолетах при 7 своих потерях (удивительная честность!). В действительности противник потерял только один самолет. Поврежденный в бою Вф-109G-2 W. Nr. 14564 из 6./JG52 разбился (75 % повреждений) при аварийной посадке на аэродроме Тамань. В этот день ВВС ЧФ потеряла 2 штурмовика из 47-го ШАП. Один из них, одноместный Ил-2 был подбит тремя Ме-109 в районе станицы Петровская и разбился при вынужденной посадке восточнее хутора Зеленский. Его пилот старшина М.Т. Сергиянц вначале был объявлен пропавшим без вести, но позже он вернулся в свой полк.

Немецкая авиация потопила на рейде Геленджика грузовой пароход ЧГМП «Адлер» водоизмещением 409 брт. Из-за нехватки транспортного тоннажа в этот период наше командование использовало для морских перевозок все, что было под рукой. Потопленный пароход был 1883 года постройки!

### **18 марта.**

298-й ИАП выполнил 8 вылетов, и снова обошлось без воздушных боев. Скромно отметились и 230-я ШАД. Пара ЛаГГ-3 вылетала на перехват бомбардировщиков в районе аэродрома, но никого не обнаружила.

В 249-м ИАП день прошел более активно. В 08.30–09.30 8 истребителей (смешанной по типам машин группой) снова сопровождали И-16 и И-153 из 84-го ИАП, которые бомбили и обстреливали дорогу Анастасиевская – Красный Октябрь. Вылет прошел без потерь. В 14.45–15.40 на аналогичное задание отправилась следующая пятерка ЛаГГ-3. На сей раз целью ударных «ишаков» стала переправа через Черноерковский канал. Атака прошла практически без противодействия, если не считать слабый огонь МЗА с берега. В районе станицы Ивановская немецкие истребители сбили ЛаГГ-3 из 267-го ИАП. Его пилот старшина Н.Г. Гуляев погиб.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили 233 самолето-вылета (в журнале боевых действий фронта не отмечена ни одна победа) и потеряли 4 самолета. В действительности люфтваффе понесли одну потерю, причем очень чувствительную. Во время воздушного боя над морем в районе Геленджика Bf-109G-2 W. Nr. 14828, который пилотировал оберфельдфебель Херман Киворра из 6./JG52, сбил Як-1 из 6-го ГИАП. Но практически сразу и сам немецкий истребитель был атакован и сбит истребителем ЛаГГ-3. На эту победу есть два претендента: сержанты Дмитрий Тормахов и Валерьян Турыгин, оба из 269-го ИАП (последний сбил Me-109 в районе Кабардинки). «Мессершмитт» упал в холодное море, а труп немецкого аса (по разным данным, на его счету было от 27 до 38 воздушных побед) в спасательном жилете через неделю был вынесен течением к турецкому побережью.

### 19 марта.

В этот день над Кубанью, наконец, установилась ясная погода, а видимость увеличилась до 15–20 км. Это сразу же привело к активизации действий авиации.

Для 298-го ИАП день оказался очень насыщенным событиями. В 10.35 две группы по 4 «аэрокобры» отправились на сопровождение двух самолетов-разведчиков Пе-2, которые с большой высоты должны были провести аэрофотосъемку Таманского полуострова и Керченского пролива. В районе Анастасиевской 1-я группа была перехвачена парой «сто девярых». Старшина Вильямсон попытался атаковать один из них, однако «мессер» тотчас начал выполнять левый разворот, постепенно выходя напрямую с одновременным набором высоты. Вильямсон повторил маневры противника и, зайдя ему в хвост, выпустил одну за другой две длинных очереди. По утверждению летчика, после этого Me-109 перешел в беспорядочное пикирование, что потом подтвердили старший сержант Згривец и старший лейтенант Кривобоков. Хотя падения из-за большой высоты никто не видел, Вильямсону потом засчитали личную победу. Впрочем, упомянутому Згривцу в тот момент было не до наблюдений. *«В ходе воздушного боя с запада подошли еще 4 Me-109, — сообщал рапорт об этом бое. — Пилота ст. сержанта Згривец 2 Me-109 сумели оторвать от группы и произвели на него ряд атак. С резким снижением, маневрируя разворотами, ст. сержант Згривец стал уходить от них, и в результате этих маневров атаки Me-109 результатов не дали и прекратили преследование».*

Первоначально воздушный бой проходил на виражах, но как только «аэрокобры» стали заходить в хвост Bf-109, те попарно совершали вертикальный маневр. После этого немцы резко уходили под противника, вели огонь снизу-сзади с кабрирования и снова уходили на вертикальный вираж, не давая советским летчикам сближаться с ними. Отметим, что в ходе боя группа «аэрокобр» полностью распалась, вели бой и возвращались на аэродром все поодиночке и разными курсами. *«Бой начался организованно, но впоследствии перешел на одиночную, дрались с противником, не видя и не поддерживая друг друга и не ведя связи между собой», —* говорилось в выводах штаба полка. Так или иначе, с главной задачей – защита разведчика – пилоты справились.

В 10.45 восемь Р-39 (бортовые № 30, 31, 33, 35, 36, 37, 38 и 39) вылетели на прикрытие своих войск в районе Славянская – Петровская. Во время пролета одной из четверок над Славянской на высоте 2300 м она была атакована «мессершмиттами», летевшими чуть выше. Увидев, как один из них заходит на замыкающую «аэрокобру», старший лейтенант Литвинов развернулся и пошел в лобовую атаку на противника. Вф-109 тотчас начал вертикальный маневр, а наш летчик дал по нему длинную очередь из всех стволов. По докладу Литвинова, противник сначала ушел на левый разворот, а потом в пикирование (уже горящим) и упал в районе Славянской. Этот факт подтвердил старший сержант Климов, на основании чего пилоту была впоследствии записана победа. Вторая четверка также провела скоротечный воздушный бой с Вф-109, в результате которого Р-39 «38» старшего пилота Михаила Комелькова<sup>7</sup> получил многочисленные повреждения (попадания в правую консоль, правую часть центроплана, тормозную систему и механизм выпуска шасси). Также пропал без вести Р-39 лейтенанта Сосиева. Достоверно, что его в 09.52 сбил фельдфебель В. Нимитц из 6./JG52. У Р-39D-2 «35» сержанта Г.И. Белякова над немецкой территорией загорелся мотор. Поскольку двигатель в «аэрокобре» располагался сзади, сам он этот факт не заметил и был оповещен о нем по радию. После этого Беляков выбросился с парашютом. Летчики видели, что он приземлился в безлюдной местности и побежал в сторону камышей. Однако позднее выяснилось, что наш летчик погиб.

В 15.45 восемь Р-39 (бортовые 10, 11, 12, 14, 15, 16, 41 и 19) вылетели на прикрытие войск в районе Славянская – Петровская. На сей раз вылет прошел без приключений, только старший лейтенант Закалюк попытался атаковать в одиночку замеченный им ФВ-189, но тот, как водится, «ушел со снижением».

В 16.45 эстафету патрулирования в том же районе приняли следующие восемь «аэрокобр» (бортовые 40, 24, 22, 23, 30, 31, 33, 37). *«На маршруте к цели в районе ст. Джерелиевская на Н-7000—8000 метров в стороне справа следовала группа самолетов противника до 20 штук курсом 45 градусов, – сообщало донесение. – При наборе высоты для атаки этой группы сверху со стороны солнца встретили 4 Ме-109, на которые был сделан разворот для атаки. Ме-109 боя не приняли и ушли в юго-западном направлении. В момент этого разворота большая группа самолетов противника была потеряна».* Общий итог дня получился такой: 44 боевых вылета, 1 воздушная победа, 2 потерянных и 1 поврежденный истребитель.

Люфтваффе в этот день потеряли всего один «мессершмитт». Вф-109G-4 оберфельдфебеля Хельмута Фризе из 7./JG52 в районе Мысхако был сбит воздушными стрелками бомбардировщиков Пе-2. Пилот, который имел на своем счету 8 воздушных побед, погиб.

249-й ИАП в этот день снова занимался сопровождением И-16 из 84-го ИАП, которые действовали в роли штурмовиков. Целью первого вылета, состоявшегося в 09.30, стало скопление войск и автомашин в районе отметки «ОТФ» северо-западнее Анастасиевской («ишаки» сопровождало два Ла-5 и шесть ЛаГГ-3 из 1-й, 2-й и 3-й эскадрилий). Во время второго задания И-16 бомбили и обстреливали артиллерийские позиции немцев в районе Семисводного. Состав эскорта был тот же – два Ла-5 и шесть ЛаГГ-3. Оба вылета прошли без противодействия противника.

230-я ШАД все еще продолжала осваиваться на новом месте. К тому же с начала месяца 7-й Гв. ШАП потерял уже восемь Ил-2 и нуждался в пополнении. В 17.45–18.35 пять ЛаГГ-3 из 979-го ИАП вылетели на перехват немецких самолетов, бомбивших аэродром Поповичевская (там базировались полки 216-й САД). Однако вылет прошел безрезультатно. Отметим, что одним из недостатков «ЛаГГов» всех серий являлся малый радиус действия. Самолет без

<sup>7</sup> Комельков начал войну 22 июня 1941 г. в составе 122-го ИАП. В октябре того же года он был сбит и получил тяжелое ранение, после чего был комиссован и списан из летного состава. После этого Михаил Комельков какое-то время работал в запасном авиационном полку, но продолжал рваться на фронт. В феврале 1943 г. он подделал медицинское заключение, после чего был принят в 298-й ИАП с испытательным сроком, фактически как гражданский пилот. Отсюда странное звание «старший пилот».



подвесных баков (которые использовались крайне редко из-за ненадежности) мог находиться в воздухе не более часа. Из этого полетного времени около половины обычно уходило на набор высоты, полет в заданный район, возвращение на базу и посадку. Этими же врожденными недостатками страдали и другие типы истребителей отечественного производства – Як-1, Як-7Б и Ла-5. Типовой же вылет американских Р-39 обычно длился до полутора часов, что делало их значительно более «производительными».

Отметим, что 24 января был подписан приказ НКО № 0074 «Об использовании максимальной дальности и продолжительности полета самолетов в строевых частях ИА ВВС КА», который касался как раз этой проблемы. Документ требовал от авиаторов *«выполнять полеты до встречи с противником на наивыгоднейших режимах»*, а при необходимости полета на иных режимах – *«подбирать режим по инструкции, утвержденной главным инженером ВВС КА»*. Иными словами, неэкономичность двигателей и подвесных баков требовалось компенсировать экономичными режимами полета и прочими «уловками». Хотя было понятно, что в реальных боевых (а не полигонных) условиях строго следить за расходом бензина и экономить каждую каплю, периодически переходя на планирование, было нереально. Интересно, что в частях данный приказ был почему-то массово распространен только в первой половине марта!

Хватало в нашей истребительной авиации и других проблем. В частности, штаб 105-й ИАД ПВО констатировал, что ее истребители из-за близости линии фронта попросту не в состоянии вовремя подниматься на перехват бомбардировщиков и разведчиков. *«Наиболее удаленный пост ВНОС (ст. Морская) расположен в 45 км от г. Ростов, которое самолеты противника проходят за 7–8 минут, – говорилось по этому поводу в журнале боевых действий. – Донесения постов ВНОС из-за отсутствия прямой связи опаздывают на 3–5 минут. Таким образом, для подъема истребителей и набора ими высоты остается не более 3–5 минут. Кроме того, сеть постов ВНОС имеет недостаточную плотность – в системе РДР ПВО (Ростовского дивизионного района ПВО. – Примеч. авт.) службу ВНОС несет один батальон – 46 ОБ ВНОС, имеющий на 19.3 59 постов, со значительной частью которых (особенно С-В и Ю-В) связь плохая»*. В общем, заканчивался уже второй год войны, а у нас даже телефонную связь с постами ВНОС не могли толком наладить!

Впрочем, даже при своевременном обнаружении цели ее далеко не всегда удавалось атаковать. В этот день в 16.10 при патрулировании на «харрикейне» на высоте 5000 м в районе Батайска лейтенант Заец из 182-го ИАП заметил на той же высоте одиночный Ме-110. Летчик с большой дистанции выпустил 4 РС, после чего «Мессершмитт» резким пикированием ушел от Заеца на запад.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили в этот день 242 самолето-вылета (из них 66 пришлось на ВВС ЧФ), заявив о 15 сбитых самолетах при 4 потерянных. В частности, Борису Глинке из 45-го ИАП был записан сбитый Ме-109, а его однополчанину Николаю Лавицкому ½ ФВ-189 (северо-западнее Анастасиевской). Пилот ЛаГГ-3 Валерьян Турыгин из 269-го ИАП сбил Ю-87 в районе Мысхако.

В действительности, помимо упомянутого Vf-109G-4, немцы потеряли над Кубанью только одну машину. Hs-126B-1 W. Nr. 3714 из воздушно-десантной П./LLG1 был сбит в районе Тамани. Погибли оба летчика и командир авиагруппы гауптман Г. Швейцер, который летел на «костыле» в качестве пассажира.

На фронте 58-й и 9-й армий начавшееся было «преследование отходящего противника» очень быстро натолкнулось на очередной рубеж обороны. В ночь на 19 марта части 43-й стрелковой бригады 10-го стрелкового корпуса предприняли форсирование Протоки. Под сильным огнем солдаты переплыли холодную реку и захватили небольшой плацдарм. Одновременно с этим части 37-й армии тоже вышли к Протоке, увидев на противоположном берегу станицу Славянскую. Но дальнейшие попытки с ходу форсировать реку потерпели неудачу. Тем не

менее, на правом фланге нашим войскам удалось уже вторично овладеть Калабаткой и Черноерковской. Но форсировать Черноерковский канал и продвинуться дальше тоже не удалось.

### **20 марта.**

В этот день над Кубанью также стояла ясная погода, благоприятствовавшая действиям авиации обеих сторон.

289-й ИАП выполнил 30 вылетов (боевыми засчитано 25), в основном на прикрытие своих войск. При этом имело место только два воздушных боя, да и те с «рамами». Сначала в 13.30 в районе Славянской пара Р-39 старшего лейтенанта Кривобокова и сержанта Згривца атаковала ФВ-189, который сорвался в штопор, пикирование и потом ушел на бреющем. Затем в 16.40, следуя на высоте 600 м над Красным Октябрем, пилоты заметили «раму», летевшую на высоте 1200 м курсом 240°. Майор Семенишин, старший лейтенант Вишневецкий, старший сержант Литвинов и старший сержант Климов последовательно атаковали ее и сбили в районе Варениковской. *«При атаках Аэрокобр Фоки-Вульф<sup>8</sup> маневрировал и отстреливался задними пулеметами (наблюдалось 4 трассы)»*, – сообщалось в донесении по результатам боя. Интересно, что летчики снова докладывали о патрульных Ме-109, но ни те ни другие друг друга так и не атаковали. Внизу, в Славянской, во время этих вылетов наблюдались многочисленные пожары и взрывы, причем волна от одного из них ощущалась даже на высоте 1800 м. Во время посадки Р-39 «22» старшего лейтенанта Кацапова из-за грязи потерпел аварию (подломилась левая стойка шасси). В результате была отбита правая часть стабилизатора и руля глубины, деформирован фюзеляж и др.

На сбитие «рамы» у наших летчиков ушло 28 – 37-мм снарядов, 15 снарядов калибра 20 мм, а также 260 – 12,7-мм и 600 – 7,62-мм патронов. В этот день ближнеразведывательная эскадрилья 1.(Н) /21, действовавшая на Кубани, действительно понесла потери. В квадрате 76812 в результате атаки истребителя был поврежден (15 %) FW-189А-3 W. Nr. 2190, при этом все три члена экипажа пилота В. Кунца получили ранения. В районе Курчевской также был подбит истребителем FW-189А-2 W. Nr. 2156. При этом на самолете был убит штурман оберлейтенант Г. Малук, а пилот и бортстрелок получили ранения. Но оба разведчика вернулись на свою воздушную базу.

В 249-м ИАП день прошел более рутинно и размеренно, как будто это была не война, а учения. В 07.55–08.55 три Ла-5 и пять ЛаГГ-3 осуществляли прикрытие своих войск в районе Петровской и Губернаторской. Затем, пообедав и отдохнув, в 15.10–16.10 6 летчиков снова летали на сопровождении ударных И-16 из 84-го ИАП, которые обстреливали «эрэсами» и бортовым оружием немецкие войска в районе Анастасиевской. В небе были замечены «мессершмитты», но те продолжили полет по своим делам...

230-я ШАД в этот день была пополнена матчастью. Во-первых, с авиазавода № 1 прибыло 10 новеньких Ил-2 (перелет возглавлял подполковник Нажальченко). Кроме того, из 471-й ПАРМ (Грозный) прибыло из ремонта еще 2 штурмовика, ранее поврежденных в ходе вынужденных посадок. В дальнейшем вплоть до 23 марта дивизия занималась летной и наземной подготовкой к новым операциям.

В общей сложности ВВС СКФ выполнили 247 самолето-вылетов, заявив о 5 сбитых в воздушных боях и 7 уничтоженных на аэродромах самолетах. Помимо уже упомянутых летчиков отличились пилоты ЛаГГ-3 Николай Исаенко из 267-го ИАП (сбил два Ме-109 в районе Петровской) и Павел Камозин из 269-го ИАП (Ю-52). Фактически немцы потеряли Bf-109G-4 W. Nr. 19310 лейтенанта В.-Д. фон Костера из 4-й эскадрильи JG52, который был сбит в районе Кабардинки. Пилот, имевший на своем счету 5 воздушных побед, погиб.

---

<sup>8</sup> Так в документе.

Собственные потери – 5 самолетов, еще 3 совершили вынужденные посадки на своей территории. Среди них были и Р-39К-1 «42—4449» и Р-40Е-1 из 45-го ИАП, оба пилота которых – сержант В. Канаев и лейтенант Д.И. Коваль – остались живы.

В 10.35–11.30 люфтваффе провели несколько налетов на железнодорожный узел Батайск, в которых, по советским данным, участвовало 85 – Ю-88 и Хе-111 в сопровождении истребителей. Бомбометание выполнялось как с горизонтального полета, так и с пикирования. Всего на станцию было сброшено 300 фугасных и осколочных бомб, вследствие взрывов и пожаров было уничтожено 18 вагонов, 2 паровоза и 10 путей. На перехват было поднято в общей сложности 10 истребителей из 182-го и 234-го ИАП, в том числе три Як-1 лейтенанта Верникова, старших лейтенантов Пивоварова и Полищука, 4 «харрикейна» старшего лейтенанта Громова, лейтенантов Заеца и Перепелицы, младшего лейтенанта Монахова, два ЛаГГ-3 старших лейтенантов Рыкова и Николенко и один Як-7Б старшего лейтенанта Дуракова.

Если верить нашим документам, первый серьезный бой дивизии с начала 1943 г. закончился ее полным успехом. Первой в район над Батайском прибыла четверка английских истребителей, которые с ходу попытались атаковать группу из 15 – Ю-88. Однако они сами были атакованы Вф-109, и Перепелица и Монахов вынуждены были вступить с ними в бой. Тем временем Пивоваров и Полищук сбили один «юнкерс», а прибывший чуть позднее остальных Громов залпом «эрэсов» сбил сразу два бомбардировщика. Тем временем летчики 234-го ИАП, собравшиеся в боевой порядок, были по радио наведены на группу из 15 – Хе-111, летевшую на высоте 1500 м. После первой атаки, выполненной парами, группа была перенацелена на другую колонну Ю-88, подходившую к Батайску. В результате было сбито 2 бомбардировщика. Кроме того, лейтенант Рыков на ЛаГГ-3 заметил в стороне одиночный Ю-87 и атаковал его. По докладу пилота, ему удалось сбить «штуку», но в тот же момент он сам был внезапно со стороны солнца атакован «мессершмиттами» и подбит. С большим трудом Рыкову удалось совершить на горящей машине вынужденную посадку в поле. По немецким данным, во время этого налета был подбит Ju-87D-3 W. Nr. 131067 из 4./StG77. Он разбился при аварийной посадке на своей территории (70 % повреждений). Кроме этой «штуки» немцы потеряли еще и He-111 из 7-й эскадрильи KG4 «Генерал Вефер», который по немецким документам числится пропавшим без вести со всем экипажем.

В 13.27 на патрулирование над Ростовом была поднята пара «харрикейнов» старшего лейтенанта Шора и младшего лейтенанта Санникова из 182-го ИАП. В 13.35 ведущий заметил, как в атаку на ведомого заходит Вф-109. Он тотчас атаковал его и сбил. В это же время второй «мессершмитт» стал заходить в хвост Санникову, но Шор спугнул его лобовой атакой. После этого, согласно докладу летчиков, немец перешел в пикирование, но был настигнут Шором и сбит синхронным огнем из четырех пушек. Интересно, что на «харрикейнах» 182-го полка все штатное вооружение уже было заменено на отечественное, то есть на 20-мм пушки ШВАК и 12,7-мм пулеметы БС.

## **«За русскими танковыми атаками следовали массовые атаки пехоты и артиллерийские обстрелы»**

**21 марта.**

В этот день было ясно, а видимость достигала 10–20 км. Первый утренний вылет 21 марта, выполненный пятеркой «аэрокобр» из 298-го ИАП, прошел без особых событий (тем не менее засчитан за «боевой»). А вот вылет второй восьмерки, состоявшийся в 11.45–13.28, сопровождался боем. Летевшие на высоте 500 м в районе Петровской истребители были атакованы со стороны солнца парой Bf-109. Советские летчики вовремя заметили опасность и выполнили резкий разворот. На какое-то время противники потеряли друг друга из виду. Но вскоре со стороны Азовского моря в дымке снова появилась пара «мессеров». Благодаря бдительности (и наличию радиосвязи на всех машинах), пилоты Р-39 снова вовремя заметили опасность и развернулись навстречу им, проведя лобовую атаку. Хотя бой был скоротечным, наши все равно доложили, что всей группой сбили один из «мессершмиттов».

В 12.17 из Абинской вылетело пять Р-39 (бортовые 30, 31, 32, 23 и 40), которые имели задачу провести разведку дороги Славянская – Анастасиевская, Красный Октябрь – Курчанская и Варениковская – Троицкая. Над Таманью стояла ясная погода, но в то же время видимость ограничивалась сильной дымкой. Во время полета на высотах от 10 до 600 метров (то есть на бреющем), летчики случайно встретили группу Ю-52, также летевших на малой высоте. «Аэрокобры» с ходу атаковали транспортники, сбив 4 из них. Очевидно, все же количество сбитых Ю-52 было завышено, так как за весь март 1943 г. немцы потеряли на южном фланге Восточного фронта шесть Ju-52 по «боевым причинам», и еще 9 – по «небоевым». По докладу пилотов, три «юнкерса» упали в камыши в лимане Большой Фазнокол. Кроме того, в ходе разведки было обнаружено интенсивное движение автомашин и повозок на всех обозначенных на маршруте дорогах, а на трассе от Варениковской на запад *«сплошное движение Ю-52 отдельными самолетами на Н-10—20 метров»*. Также летчики доложили о том, что в районе Варениковской действует двухполосный шоссе́йный мост через р. Кубань, а выше его сосредоточены многочисленные плавсредства: баржи, лодки и плоты.

В 15.52 на задание отправилась очередная группа «аэрокобр» (бортовые 10, 11, 12, 13, 15, 16, 19, 41), которая имела задание совместно с истребителями ЛаГГ-3 прикрывать свои войска. В 16.30 в районе Красноармейской состоялась запланированная встреча с коллегами, и там же на высоте 3000 м был замечен ФВ-189. Первую атаку по нему выполнила пара в составе старшего лейтенанта Иванникова и лейтенанта Бочарова. «Рама» уходила от них «змейкой», постепенно снижаясь к земле. Потом в атаку вышли летчики Кривобоков и Згривец, которые добились ее (потерь FW-189 на Восточном фронте в этот день не отмечено). Тем временем появилась группа «мессершмиттов», которая атаковала ЛаГГи, летевшие на малой высоте. Когда группа во главе со старшим лейтенантом Закалюком начала заходить в хвост «мессерам», часть тотчас заложила крутой вираж и ушла, в то время как одна пара начала выполнять вертикальный маневр. Пара Р-39 последовала за ними и по окончании виража оказалась выше противника. Но немцы не растерялись и тотчас сделали левый полупереворот с переходом в пикирование. Согласно докладу наших летчиков, несмотря на эти «выкрутасы», один Bf-109 был подбит метким огнем, а второй попытался зайти в хвост Закалюку. Последний сделал несколько резких отворотов вправо и влево, сумел пропустить противника вперед и дать по нему очередь. Несмотря на то, что падения обоих «мессершмиттов» никто не наблюдал, старшему лейтенанту Закалюку была засчитана личная победа, а вторую поделили между всей четверкой, участвовавшей в бою.

Отметим, что в этот раз строй «аэрокобр» не распался, бой велся парами, а последующий сбор прошел организованно. Всего в этот день 298-й ИАП выполнил 27 вылетов и отчитался о 7 сбитых самолетах.

В 249-м ИАП боевой день прошел по аналогии с предыдущим. Утром группа в составе четырех Ла-5 и четырех ЛаГГ-3 вылетала на прикрытие своих войск, где провела короткий и безрезультатный воздушный бой с Ме-109.

В общей сложности ВВС СКФ заявили о 15 сбитых самолетах при 4 потерянных. Помимо многочисленных побед 298-го полка сбитые Ме-109 были записаны пилотам Як-1 Ивану Горбунову (в районе Анастасиевской) и Ахметхану Канкошеву из 42-го ГИАП (в районе Казачего Ерика), пилоту ЛаГГ-3 Николаю Исаенко из 267-го ИАП (в районе Петровской).

В действительности люфтваффе потеряли только 2 самолета. Немецкий Bf-109G-4 W. Nr.19254 фельдфебеля Р. Хеймбаха из 9./JG52 был сбит, а его пилот был тяжело ранен. А словацкий Bf-109G-2 W. Nr. 14814 десятника Я. Штаубера из 13.(Slow.) /JG52 был сбит в воздушном бою в районе станицы Анастасиевская. Пилот выпрыгнул с парашютом и был объявлен пропавшим без вести, но позже вернулся в свою часть.

## **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.