

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАЦИИ НА ТЕРРИТОРИИ БОЛЬШОГО СОЧИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: ТАКТИКА И ПРОЯВЛЕНИЯ

ЧЕРКАСОВ А. А.

### AVIATION IN SOCHI DURING WORLD WAR II: TACTICS AND EFFICIENCY

SHERKASOV A. A.

В статье рассматривается деятельность авиации противоборствующих сторон в годы Великой Отечественной войны на территории Большого Сочи. Уделено внимание посуточному ведению боевых действий в воздушном пространстве, тактике и проявлениям.

The article examines warring parties' aviation activities in Sochi during World War II. Special attention is attached to daily airspace battles tactics and efficiency.

Ключевые слова: советская авиация, люфтваффе, Великая Отечественная война.

Keywords: Soviet aviation, Luftwaffe, World War II.

УДК 908(470); 94(47).084.8

В изучении армейского противостояния в воздушном пространстве на туапсинско-сочинском направлении в кампанию 1942 г. важное значение имеет определение соотношения сторон к началу боевых действий. Детальное представление сложного процесса ведения войны невозможно без определения основных тактико-технических характеристик противоборствующих сторон. Особый интерес представляют численные показатели вооружения, штатное расписание и степень подготовленности частей РККА и Третьего рейха.

Люфтваффе. Действия немецких войск на туапсинско-сочинском направлении поддерживала авиационная группа 4-го авиационного корпуса генерала авиации К. Пфлюгбайля. До середины сентября в зоне действия немцы сосредоточили и активно использовали одну авиагруппу истребителей-бомбардировщиков Me-110, одну авиаэскадрилью истребителей Me-109 и две-три авиаэскадрильи ближних разведчиков Fw-189. 21 сентября на майкопский аэродром прибыли еще две бомбардировочные и одна истребительная авиагруппы. В результате этого численность люфтваффе на туапсинском и сочинском направлениях достигла по штатному расписанию 160 самолетов [1], на самом деле их было несколько меньше.

Места базирования немецкой авиации были выбраны удачно — это аэродромы Армавира, Белореченской, Майкопа и Краснодара. От линии фронта немецкую авиацию отделяли всего от 40 до 100 км.

На майкопском аэродроме с сентября по ноябрь была сосредоточена 2-я группа 52-й истребительной эскадры в составе 4-й, 5-й и 6-й истребительных эскадрилий. На вооружении этих эскадрилий были самолеты Vf-109G. Командование группой осуществлял майор Й. Штейнхоф [2].

На краснодарском аэродроме с августа по октябрь дислоцировалась 1-я группа 1-й тяжелой истребительной эскадры, прибывшей с армавирского аэродрома. 1-я группа состояла из 3 эскадрилий (1-я, 2-я, 3-я), командовал которой майор И. Блехшмидт. На вооружении группы находились

самолеты Вф-110С. Здесь же с августа по декабрь действовала и 2-я группа этой же эскадры. В группе были 3 эскадрильи (4-я, 5-я и 6-я) под командованием майора Г. Тонне [3].

На аэродроме близ станицы Белореченской с сентября по ноябрь была дислоцирована штабная эскадрилья и 2-я группа (4-я, 5-я и 6-я эскадрильи) 77-й эскадры пикирующих бомбардировщиков. На вооружении штабной эскадрильи находились самолеты Ju-87 и Вф-109; на вооружении 2-й группы — самолеты Ju-87. Командование 2-й группой осуществлял майор К. Хюн [4].

**Советская авиация.** Туапсинское и сочинское направления прикрывала Черноморская группа войск Закавказского фронта. С воздуха ее поддерживала 5-я воздушная армия под командованием генерал-майора авиации С. К. Горюнова и частично авиация Черноморского флота под командованием генерал-майора авиации В. В. Ермаченкова.

По состоянию на сентябрь в состав 5-й воздушной армии входили 132-я бомбардировочная авиационная дивизия (командир — полковник А. З. Каравацкий) в составе 6-го и 367-го бомбардировочных авиаполков, 236-я истребительная авиационная дивизия (командир — подполковник В. Я. Кудряшов) в составе 267-го и 518-го истребительных и 502-го штурмового авиаполков, 237-я истребительная авиадивизия (командир — генерал-майор авиации Е. М. Белецкий) в составе 36-го истребительного авиаполка, 295-я истребительная авиационная дивизия (командир — полковник Н. Ф. Баланов) в составе 975-го истребительного авиаполка, 149-й разведывательной авиаэскадрильи и отдельной бомбардировочной авиаэскадрильи. В 5-й воздушной армии также имелись три отдельных авиационных полка, а именно: 742-й разведывательный, 763-й легкомобильный, 325-й транспортный и одна (154-я) отдельная авиаэскадрилья связи [5].

Однако вместо штатной численности в 297 машин авиационный парк насчитывал всего 121 боевой самолет, что составляло менее 40 %. При этом 5-я воздушная армия в серьезных боях не участвовала, а в таком составе пришла с периода формирования (около 130 самолетов). В конце сентября 1942 г. в составе 5-й воздушной армии было 26 бомбардировщиков,

12 штурмовиков, 52 истребителя, 12 разведчиков и 19 легких ночных бомбардировщиков [6].

Система управления советской авиацией в зоне действия имела некоторые изъяны. Значительное количество штабов и лиц, отвлеченных от военной службы, уменьшали боевую отдачу подразделений. Не совсем логичной была организация некоторых дивизий. Так, например, 237-я истребительная авиадивизия в своем составе имела всего один полк и, таким образом, по факту являлась отдельным авиационным полком.

Однако вернемся к описанию советской авиации на туапсинском направлении. Мест базирования советской авиации было очень мало, поэтому аэродромы растянулись вдоль побережья. Так, истребительная авиация 5-й воздушной армии дислоцировалась в районе Геленджика, Агоя, Лазаревского, Адлера и Сухуми. Помимо этого имелся еще промежуточный аэродром в Сочи. Бомбардировочная авиация размещалась на аэродроме вблизи Кутаиси. Итак, на территории Большого Сочи размещались только истребительные подразделения (236-я авиадивизия), а именно: штаб дивизии и 518-й истребительный авиаполк на самолетах ЛаГГ-3 и Як-1 (командир майор Я. Х. Околелов) находился в Лазаревском, 502-й штурмовой авиаполк на самолетах Ил-2 (командир майор С. А. Смирнов) — в Адлере [7].

Серьезной проблемой для советской авиации были и неудобные места расположения аэродромов. Как правило, они находились в долинах горных речек, бетонного покрытия взлетно-посадочные полосы не имели, в результате быстро размывались дождями, что приводило советскую авиацию к бездействию.

Таким образом, к моменту боевого соприкосновения в августе 1942 г. люфтваффе располагала некоторым превосходством над советскими военно-воздушными силами на туапсинско-сочинском направлении. Помимо этого противник занял наиболее выгодные места базирования, как в техническом, так и в географическом положении. Также нельзя списывать со счетов и значительное мастерство пилотов немецких военно-воздушных сил. Все это в целом создавало достаточно тяжелое положение для советской авиации и позволило противнику доминировать в воздушном пространстве вплоть до ноября 1942 г.

Война быстро дошла и до Сочи. Первыми ее буреветниками стали немецкие самолеты с разведывательными или бомбардировочными функциями, появлявшиеся в районе дислокации 20-й гсд [8] — на территории Большого Сочи. Одной из первых бомбардировок Сочи можно считать 2 мая 1942 г., когда Fw-189 сбросил на сочинский вокзал три бомбы. При этом были повреждены автобаза, товарная контора и платформа с мукой. 15 июля 1942 г. Сочи повторно подвергся немецкой бомбардировке.

Интенсивность деятельности немецкой авиации в небе над Сочи возросла в августе 1942 г. 17 августа шесть самолетов Ju-88 «юнкерс» в районе Хосты сбросили шесть бомб на проплывавшие советские транспорты, спустя несколько часов в районе адлерского аэродрома два Ju-88 сбросили еще четыре бомбы. Однако ни в первом, ни во втором случае легчики результатов не достигли [9].

На следующий день выборочные бомбардировки повторились. Их объектом стали стоящие на рейде Сочи транспорты. В результате бомбометания четырех самолетов He-111 «хейнкель» 18 бомб упало в море, а три — в прибрежный центр города. В результате было повреждено здание госбанка: убито пять человек, ранено 12 [10]. О бомбардировке вспоминает служащая госбанка Е. И. Громова (в девичестве Пальцева): «Вокруг банка был парк, а в нем очень много подвод, подводы были и во дворе банка и за оградой. Периодически Сочи бомбили, иногда на порт бросят какой-нибудь фугас, когда — на вокзал, а на банк в тот день (18 августа) бросили четыре фугасные бомбы. Одна попала во двор, одна за банк и одна в банк... Все фугасные бомбы были небольшие... Среди погибших был управляющий армавирским отделением банка Лопейник, был ранен в ногу наш управляющий (у него позже началась гангрена и он тоже умер) и др.» [11].

Вероятнее всего, бомбардировка госбанка и стоящего рядом собора Михаила Архангела произошла случайно, эти объекты не представляли собой военного интереса. Тем не менее, то ли нагромождение банковских подвод было принято за военное тыловое хозяйство, то ли отклонение бомб произошло в результате советского зенитного заградительного огня, но бомбардировка состоялась.

28 августа один немецкий самолет из

пулемета обстрелял район Красной Поляны, спустя 10 минут, вероятно, тот же самолет обстрелял на подступах к перевалу Аишха колонну вьючного транспорта 174-го гсп [12]. Вследствие обстрела был ранен младший лейтенант [13].

Помимо бомб немецкая авиация в августе, а частично и в сентябре, сбрасывала на перевалы агитационные листовки. О психологических методах воздействия немцев вспоминает А. А. Вагин: «В рамках психологической войны немцы во время своего наступления сбрасывали листовки, содержание которых было направлено на воспевание немецкой армии и обязательно с призывом советским солдатам сдаваться. При этом в листовке подчеркивалось, что сопротивление бессмысленно, а немцы за службу в Красной Армии наказывать не будут.

Другим психологическим воздействием было сбрасывание с истребителей-бомбардировщиков Me-109 пустых пробитых металлических бочек. Во время полета над нашими подразделениями немецкие легчики сбрасывали их, свист стоял страшный» [14].

О сбрасывании немецкими самолетами листовок есть свидетельство и у Д. И. Котенко: «Один раз в районе реки Ажу (немцы — **А.Ч.**) сбросили очень много листовок, призывающих всех русских людей к покорению фашистам. В это время в районе Ажу работала масса людей из города Сочи, направленная на расчистку дороги от Бзюги до Бабук-Аула» [15].

4 сентября He-111, пролетая над побережьем Черного моря в районе Сочи, с высоты 6 тыс. м сбросил одну-единственную бомбу, которая, попав в море, не разорвалась [16].

8 сентября три немецких самолета Fw-189 «фокке-вульф» сбросили семь бомб на боевые порядки 4-й ср 174-го гсп и одним самолетом произвели обстрел расположения роты. Вследствие действий немецкой авиации один красноармеец был ранен и убиты три лошади [17]. Все обстрелы или бомбардировки на этом участке достигали каких-либо результатов, например, бомбометание 16 сентября, о чем смотрите далее [18].

На следующий день два самолета люфтваффе He-111 пролетели над Сочи на высоте 5—6 тыс. м над уровнем моря [19].

10 сентября немецкая авиация в районе Сочи проявляла слабую активность, за сутки был зарегистрирован один самолет

He-111, пролетевший на высоте 6 тыс. м [20]. 11 сентября разведывательное присутствие люфтваффе было увеличено. В районе города было зарегистрировано пять вылетов самолетов противника типа Ju-88 и He-111. Самолеты пролетели на высоте 5—6 тыс. м [21].

14 сентября немецкая авиация проявила интерес к району Сочи, куда трижды вылетали немецкие бомбардировщики Ju-88, пролетевшие на высоте 4—5 тыс. м [22].

16 сентября противник перед фронтом 20-й гсд активности не проявлял. В 10 и 12 часов самолет Fw-189 обстрелял из пулемета и сбросил четыре бомбы на район обороны 4-й ср 174-го гсп. В результате налета был ранен один младший командир и убит лошадь [23]. В 15 часов севернее Сочи He-111 с высоты 4 тыс. м сбросил одну 50-килограммовую бомбу. Жертв не было [24].

20 сентября оперативная сводка № 43 регистрировала повышенную активность немецкой авиации, в особенности в районе перевалов Псеашхо и Аишха [25].

Утром 21 сентября немецкий самолет Fw-189 подверг бомбардировке селение Красная Поляна, сбросив четыре бомбы. Жертв не было [26].

24 сентября немецкая авиация вела активные штурмовые действия по боевым порядкам 174-го гсп и 23-го пп НКВД. Всего в течение дня было отмечено до 20 самолетовылетов [27]. В результате бомбовых ударов и обстрелов было ранено четверо военнослужащих, один из которых скончался [28].

25 сентября в 12 часов дня наблюдательным пунктом противовоздушной обороны были отмеченыдвигающиеся в сторону Сухуми пять самолетов Ju-88 [29]. Во второй половине дня в районе Хоста — Сочи в направлении на Туапсе на высоте 1,5 тыс. м был отмечен пролет 11 самолетов Ju-88. В районе Хосты, Мацесты, Сочи на проходящий караван судов ими было сброшено несколько бомб, которые упали в море и ущерба никакого не причинили [30]. Огнем противовоздушной обороны было сбито два немецких бомбардировщика, один из которых упал в районе Хосты, а второй — в районе Сочи [31].

26 сентября штурмовые действия в зоне 174-го гсп (район южнее Балаган по реке М. Лаба) осуществлял единственный самолет Fw-189, который сбросил всего три бомбы [32]. Прямым попаданием бомбы в блиндаж убиты командир 82-мм мино-

метной роты лейтенант Суглобан и начальник связи полка старший лейтенант Егоров [33]. В 12 часов пять самолетов Ju-88 в районе Мацесты с высоты 2 тыс. м бомбили караван советских транспортов. Повреждений и разрушений не было [34].

В то же время наряду с трагическими случаями действия немецкой авиации в историю вошли и курьезные. А. А. Вагин описывает один из таких случаев с его вьючным караваном, направляющимся на перевалы: «Как-то следуя с караваном на перевал, мы не заметили немецкий Me-109. Мы обернулись и залегли в последний момент, и увидели как немецкий летчик, сидевший в кабине и пролетававший буквально над нашими головами, пригрозил нам кулаком» [35]. Сегодня сложно судить, почему немецкий летчик не обстрелял вьючный караван, то ли кончились боеприпасы, то ли и немцы были не против пошутить.

На следующий день самолет Fw-189 трижды бомбардировал боевые порядки 174-го и 265-го гсп. Всего было сброшено 11 бомб, жертвой которых стала одна обозная лошадь [36]. В районе побережья немецкая авиация активности не проявляла, тем не менее, было зарегистрировано три разведывательных самолетовылета [37].

29 сентября один немецкий самолет сбросил три бомбы на боевые порядки 265-го гсп [38].

30 сентября немецкая авиация проявляла большую активность в районе долины реки М. Лаба и перевала Аишха. Ее деятельность проявилась в разведывательных и штурмовых полетах. На побережье моря на участке 20-й гсд отмечено всего два разведывательных самолетовылета Ju-88 [39].

Для успешного действия советских войск в районе урочища Умпырь командование 20-й гсд доносило в штаб 46-й армии: «Для уничтожения активных средств перед фронтом 1-го эшелона 174-го гсп в 9 ч утра 2 октября и овладения урочищем Умпырь прошу вылетом бомбардировочной авиации бомбардировать районы сосредоточения противника Балаган по долине реки М. Лаба и Умпырь 2 октября с 8 до 10 часов, а также систематически истребительной авиацией контролировать перевалы Аишха по реке М. Лаба до урочища Умпырь для предотвращения бомбардировки боевых порядков авиацией противника» [40]. Однако качественный и количественный перевес люфтваффе не

позволял советской авиации проявлять значительную активность. Для изменения сложившейся обстановки в воздухе в первой декаде октября 236-я истребительная авиадивизия была существенно пополнена. В ее состав вошли два новых истребительных авиаполка: 36-й (командир майор А. А. Осипов) и 246-й (командир капитан Т. И. Кочетков). Новые полки разместились на двух полевых аэродромах, в т. ч. Адлера. Кроме того, несколько усилен был 518-й истребительный авиаполк (8 «яков» в качестве пополнения). Всего авиация 5-й воздушной армии была усилена на 34 самолета, из них: семь И-16, шесть Як-1, два Як-7б, 19 ЛаГГ-3 [41].

Увеличено было присутствие и немецкой авиации. 6 октября немецкое командование ввело в действие на туапсинско-сочинском направлении еще две авиагруппы пикирующих бомбардировщиков Ju-87. Помимо этого командование 4-го воздушного флота привлекло сюда часть бомбардировщиков, находившихся в Крыму и на юге Украины. Таким образом, присутствие люфтваффе в районе достигло 300 боевых самолетов, что составляло около 15 % от общей численности немецкой авиации на советско-германском фронте [42].

2 октября. Несмотря на обращение командования 20-й гсд к штабу армии о помощи истребительной авиацией, люфтваффе продолжала свою деятельность в районе дислокации 20-й гсд. Так, на побережье отмечено до пяти разведывательных самолетовылетов немецкой авиации, в районе перевала Аишха — долина реки М. Лаба до двух самолетовылетов, из них один Fw-189 утром 2 октября сбросил четыре бомбы в районе действия 174-го гсп. Однако бомбометание оказалось безрезультатным [43]. В то же время советская авиация подвергла бомбардировке боевые порядки немецких войск в районе долины реки М. Лаба [44].

В течение 3 октября немецкая авиация здесь произвела девять налетов на передовые части 174-го и 265-го гсп. Летчики люфтваффе осуществили бомбометание и обстрелы из пулеметов. После авиаподготовки немецкие войска в составе до двух рот перешли в наступление на боевые участки 2-й и 3-й ср 174-го гсп. Однако согласно донесению наступление немцев было приостановлено [45]. В районе Черноморского побережья немецкие разведывательные самолеты

фиксировались пять раз [46].

5 октября немецкая авиация продолжала вести разведку побережья Черного моря. Всего зарегистрировано противозвоздушной обороной четыре самолетовылета [47].

При этом 5 октября люфтваффе не прекращала бомбардировочные и разведывательные действия в районе перевала Аишха, района реки М. Лаба. Так, боевые порядки 174-го и 265-го гсп восемь раз подвергались бомбардировке авиацией противника [48]. Немецким бомбардировщикам пытались противостоять советские истребители. Однако в ходе семи воздушных боев с немецкими истребителями было сбито три немецких самолета, а потеряно пять, при этом еще один советский «ил» был настолько серьезно поврежден, что был отправлен в тыл на капитальный ремонт [49].

7 октября. Вместе с тем активность немецкой авиации в течение суток регистрировалась семь раз. В районе Черноморского побережья отмечено четыре разведывательных самолетовылета. Советские подразделения в районе реки М. Лаба подвергались трижды бомбардировкам [50].

Советская авиация, потеряв накануне значительное количество самолетов, 7 октября значительной активности не проявляла. Истребителями было совершено всего 49 боевых вылетов, и все они сопровождались воздушными боями с немецкими истребителями. В течение суток истребители 236-й истребительной авиадивизии сбили или серьезно повредили 18 немецких самолетов (девять Me-109, семь Me-110, два Ju-87), но и сами потеряли девять боевых машин. Многие советские истребители получили повреждения. В 246-м авиаполку в строю осталось всего шесть истребителей, а в 518-м — один [51]. В этот же день произошел трагический случай. Взлетая ночью с адлерского аэродрома, сорвался в штопор и разбился Ил-2 командира звена лейтенанта В. Д. Никиткина. Летчик погиб [52].

На следующий день (8 октября) в связи с низкой облачностью немецкая авиация большой активности не проявляла. Всего было зарегистрировано три самолетовылета: два на Черноморском побережье и один в районе действий 174-го и 267-го гсп [53].

9 октября. В течение суток немецкая авиация продолжала разведывательные действия на побережье и перевалах

Главного Кавказского хребта. Всего отмечено до пяти самолетовылетов [54].

11 октября. Немецкая авиация в течение дня проявляла значительную активность. Всего службой ПВО 20-й гсд было зарегистрировано пять самолетовылетов [55]. В целом же на туапсинском направлении в этот день на каждый советский самолетовылет немцы отвечали шестью. Только авиация 5-й воздушной армии провела 49 самолетовылетов, а люфтваффе — 304 [56]. По данным отчетов 5-й воздушной армии, в течение недели: с 5 по 11 октября летчики сбили или серьезно повредили 38 немецких самолетов, при этом собственные потери составили 32 боевых самолета [57]. Подобное соотношение потерь, передаваемое в штаб армии, вносило определенную дезинформацию, с одной стороны — это повышало качественный уровень советских летчиков (на самом деле оставлял желать лучшего), с другой стороны — только на бумаге сокращало люфтваффе, с третьей стороны — в авиации так же, как и в пехоте были приписки уничтоженных противников. Отсюда и манера считать сбитые и поврежденные немецкие самолеты и вообще не считать свой урон.

Если говорить о более точных сведениях относительно потерь, то известно, что к 12 октября в составе 236-й истребительной авиадивизии осталось всего 39 боевых самолетов, из которых могли летать на задание чуть более одной трети. Иными словами, почти две трети боевых самолетов истребительной авиадивизии было повреждено, что составляло более 20 машин. Потери несли и другие дивизии 5-й воздушной армии. В итоге общее количество поврежденных и вышедших из строя самолетов составляло не менее 50 машин. Таким образом, нам представляется, что в результате воздушных боев 5—11 октября советская авиация потеряла уничтоженными и поврежденными не менее 80 боевых машин.

Однако не только потери в машинах беспокоили советское командование. Еще более угрожающими были низкая подготовка и переутомление летного состава. Молодые пилоты, основной костяк летного состава, не умели вести групповой бой, нередко теряли ведущих, при встречах с противником придерживались оборонительной тактики. Поэтому всю тяжесть боев взяли на себя «старички» — опытные, успевшие повоевать летчики, которые час-

то гибли из-за своих неопытных ведомых [58]. В результате значительных физических и эмоциональных нагрузок летчики стали больше совершать ошибок в боях и на аэродромах. Это приводило к потерям личного состава. Так, в 246-м истребительном авиаполку в строю осталось всего пять пилотов, в 518-м и того меньше — лишь трое [59].

Немецкая авиация в течение 13 октября продолжала вести разведку в полосе действия дивизии. Всего было зарегистрировано пять самолетовылетов как на побережье, так и на перевалах [60].

Немецкая авиация в течение 14 октября продолжала вести активную разведку перевалов и побережья моря. Всего зарегистрировано до шести разведывательных самолетовылетов. Кроме того, три самолета Ju-88 пытались бомбардировать советский транспорт, стоящий в порту Сочи. Было сброшено четыре бомбы, которые упали в море, не причинив транспорту никакого вреда. Советская зенитная артиллерия вела огонь, в результате которого, предположительно, один самолет был подбит и ушел со снижением далеко в море [61].

В течение суток (15 октября) немецкая авиация продолжала вести активную разведку перевалов и побережья. Противовоздушной обороной было отмечено до трех самолетовылетов [62].

В связи с улучшением погодных условий немецкая авиация проявила большую активность на всем участке дивизии, особенно на побережье моря. В 15 часов шесть самолетов Ju-88 подвергли бомбардировке суда, находящиеся в порту Сочи, сброшенные бомбы упали в море и цели не достигли. В результате интенсивного огня советской зенитной артиллерии и действий истребительной авиации немецкие бомбардировщики были рассеяны. Два немецких самолета задымили и ушли в сторону моря. В 17 часов в районе Сочи произошел воздушный бой. Два немецких истребителя Me-109 («мессершмитт»), пролетая над Сочи, сбили советский самолет Су-2. Зенитная артиллерия, открывшая огонь по самолетам, результатов не достигла [63].

24 октября. В течение суток немецкая авиация продолжала вести разведку в полосе действия 20-й дивизии. Всего зарегистрировано четыре самолетовылета [64]. На побережье немецкая авиация большой активности не проявляла. Всего отмечено три самолетовылета [65].

В течение суток (26 октября) немецкая авиация продолжала разведывательную активность. В районе перевалов Аишха и Псеашхо отмечено до восьми самолетовылетов, в районе Черного моря — до трех самолетовылетов [66].

Немецкая авиация 27 октября вела активную разведывательную деятельность. В районе перевалов зафиксировано пять самолетовылетов, в районе побережья три самолетовылета [67].

31 октября действия немецкой авиации продолжались. В районе Сочи на высоте 4—5 тыс. м шесть раз появлялся бомбардировщик Ju-88 и в 16 часов два Me-109 были обстреляны советской противозенитной обороной. Однако безрезультатно. В районе перевала Белореченского и Бабук-Ауле четыре раза проводил разведывательные полеты бомбардировщик Ju-88 [68].

В конце октября 5-я воздушная армия была вновь пополнена. В 236-ю истребительную авиадивизию вошло еще два истребительных авиаполка: 269-й (командир майор М. И. Третьяков) [69] и 931-й (командир капитан И. П. Петренко). Помимо этого дивизия получила 11 самолетов в качестве пополнения. Всего было получено 66 боевых самолетов (ЛаГГ-3 — 30, Б-3 «Дуглас» — 20, И-153 — 12, И-16 — 4) [70].

1 ноября немецкая авиация производила разведку только прибрежной полосы в районе Сочи. Был зарегистрирован полет Ju-88 на высоте 500 м. Слабая активность люфтваффе была связана с наличием осадков в виде снега на перевалах [71].

2 ноября. Одновременно немецкая авиация в течение суток произвела девять самолетовылетов. Из них в районе Сочи произведено семь самолетовылетов бомбардировщиками Ju-88 и истребителями Me-109. В 16 часов два Ju-88 были обстреляны зенитной артиллерией, но безрезультатно. В районе перевала Аишха немецкий штурмовик Fw-189 совершил два разведывательных полета [72].

3 ноября люфтваффе снизило свою активность, войдя в воздушное пространство над 20-й гсд трижды. В районе Сочи сделано два разведывательных самолетовылета бомбардировщиком Ju-88 и истребителем Me-109. В районе перевала Аишха зарегистрирован один разведывательный самолетовылет штурмовика Fw-189 [73]. В этот день наблюдался пик активности немецкой авиации на туапсинско-сочинском направлении. Всего за сутки

было зарегистрировано 394 самолетовылета, основная масса которых пришлось на бомбардировку и штурмовку наступающих в районе гор Индюк и Семахо войск 18-й армии генерал-майора А. А. Гречко. Для противодействия немецкой авиации 5-я воздушная армия произвела 73 боевых вылета, из них 50 пришлось на долю 236-й истребительной авиадивизии. В 16 часов с адлерского аэродрома вылетело восемь ЛаГГ-3 269-го авиаполка. Недалеко от Шаумяна у одного из истребителей прикрытия начались перебои в моторе. Пилот, старшина Ю. И. Медведев, решил вернуться, но, не дотянув двух км до лазаревского аэродрома, упал. Падение произошло с небольшой высоты, и летчик получил лишь легкие ушибы [74].

4 ноября немецкая авиация проявляла активность только в районе Сочи, где службой ПВО она фиксировалась пять раз [75].

5 ноября немецкие бомбардировщики типа Ju-88 трижды замечались в районе Сочи на высоте 2 тыс. м [76]. При этом на фронте отмечалось затишье.

6 ноября немецкие бомбардировщики Ju-88 дважды наблюдались в районе Сочи на высоте 5 тыс. м [77].

В это время командование люфтваффе решает несколько изменить тактику своих действий, не сумев полностью ликвидировать советскую авиацию в зоне действия 20-й гсд и на туапсинско-сочинском направлении: немцы решили приступить к планомерному уничтожению советских аэродромов. В первую очередь это относилось к аэродромам с дислокацией истребительной авиации, среди которых наиболее важное место занимал аэродром в Лазаревском.

7 и 8 ноября из-за плохой погоды (снегопады в горах, ливень на побережье в районе Сочи) боевых действий не происходило, немецкая авиация не проявляла активности [78].

В Лазаревском, где метеоусловия были лучше, чем в Сочи, немецкая авиация обнаружилась сосредоточение советских войск. 9 ноября люфтваффе подвергло Лазаревское сильнейшей бомбардировке. По данным оперативных сводок 20-й гсд, за 9 ноября было зарегистрировано четыре волны бомбардировщиков: в первом налете участвовало 12 бомбардировщиков, во втором налете 11, в третьем — 11, и в четвертом — 20 самолетов типа Ju-88 и He-111. В ходе бомбардировки на

железнодорожной станции были взорваны две цистерны с горючим, вследствие чего произошел большой пожар на станции и сгорело несколько домов гражданского населения [79].

По данным С. И. Феоктистова [80], 8 ноября люфтваффе, совершив разведывательные полеты над Лазаревским, обнаружила скопление советских войск, а бомбардировку устроила 9 ноября. При этом бомбардировка происходила следующим образом: «...в 12 ч 30 мин с севера со стороны гор появилась большая группа немецких самолетов — 20 пикирующих бомбардировщиков Ju-87 и восемь истребителей Me-109. Вражеские самолеты вышли к побережью в районе Аше и, развернувшись влево, со стороны моря атаковали железнодорожную станцию Лазаревское. Подойдя к цели на высоте 2500 метров, бомбардировщики пикировали до 700—800 метров, сбрасывали залпом по три—четыре бомбы и на бреющем полете уходили в сторону. Один из «юнкеров», отделившись от группы, атаковал зенитную батарею, прикрывающую поселок, имея, по-видимому, задачу подавлять огонь советских средств ПВО. Немецкие истребители в момент бомбардировки и после ухода «юнкеров» в течение 20 минут блокировали аэродром, не давая взлететь советским самолетам.

Всего в этот день немецкие самолеты (Ju-87 — 37, Ju-88 — 7, Me-109 — 12) трижды блокировали Лазаревское. В результате вражеских налетов были повреждены и загорелись вокзал и воинский эшелон, разрушены четыре здания, убито четыре и ранено четыре человека. Огнем зенитной артиллерии один немецкий бомбардировщик был сбит и упал в море. Наша авиация, блокированная на аэродроме, противодействия врагу оказать не смогла» [81].

Разночтения в двух источниках произошли лишь по количеству налетов и участвующих в них самолетов. На наш взгляд, подобное было следствием чрезвычайной ситуации, в которой данные собирались разными организациями. По всей вероятности, если бы сведения о налетах собирала и третья организация, то они были бы и третьими.

Разночтения продолжались и дальше. На следующий день (10 ноября) бомбардировки Лазаревского повторились. По данным оперативных сводок штаба 20-й гсд, люфтваффе осуществила три на-

лета по 12 бомбардировщиков в каждом. Однако больших разрушений авиация не понесла, впрочем, как и безрезультатным оказался заградительный огонь советской противовоздушной обороны [82].

Вместе с тем С. И. Феоктистов сообщает, что немецкая авиация совершила два налета на Лазаревское, в которых участвовал 51 самолет (15 Me-109, 12 Me-110, 16 Ju-87, 8 Ju-88). В результате этих налетов в поселке было разрушено пять домов, убито семь и ранено 19 чел. На несколько часов оказалась выведенной из строя взлетная полоса аэродрома, осколками бомб повреждены пять самолетов И-16 авиации флота [83].

В тот же день два немецких истребителя внезапно атаковали адлерский аэродром. В ходе атаки был подожжен самолет ЛаГГ-3 269-го истребительного авиаполка, находящийся в тот момент на взлетной полосе [84].

9 ноября. В связи с частичным улучшением метеоусловий (облачность, временами дожди) немецкая авиация в течение дня вела активную разведку побережья моря. Всего ПВО зарегистрировала восемь разведывательных самолетовылетов [85].

По сведениям ПВО за 10 ноября, немецкая авиация продолжала вести активную разведку побережья моря. Всего в районе Сочи отмечено шесть разведывательных самолетовылетов [86].

11 ноября немецкая авиация продолжала активную разведку побережья моря. Всего в районе Сочи было зарегистрировано восемь самолетовылетов [87]. В то же время в районе лазаревского аэродрома и ж.-д. вокзала происходили воздушные бои. Люфтваффе осуществила четыре налета на Лазаревское, при этом был опять блокирован советский аэродром. Вот как описывает один из налетов С. И. Феоктистов в своей работе «В небе Туапсе...»: «В 9 часов 50 минут начался третий налет. За несколько минут до его начала с аэродрома по тревоге взлетела четверка истребителей 518-го авиаполка (пара ЛаГГ-3 и пара Як-1). Однако два самолета почти сразу же из-за неисправности материальной части вернулись обратно. Командование дивизии подняло в воздух еще пару «лагов» и вызвало из Адлера звено истребителей 269-го истребительного авиаполка. Немецкие самолеты были уже над поселком. Эскадрилья пикирующих бомбардировщиков Ю-88 со стороны солнца зашла на железнодорожную станцию, в то



время как восьмерка истребителей Me-109 вступила в бой с взлетевшими советскими истребителями. Последние оказались в крайне не выгодном положении. В неравной схватке был подбит ЛаГГ-3 командира звена лейтенанта В. М. Кордика. Летчик пытался выпрыгнуть, но стропы парашюта захлестнулись за антенну и оборвались. Кордик погиб. Поврежденный в начале схватки Як-1 командира звена младшего лейтенанта Н. М. Чернова был подожжен во время посадки. Звено «лаггов» из Адлера подошло с опозданием и сразу же было рассеяно противником. Капитан Бычков в течение 15 минут вел бой против трех Me-109. Ему удалось подбить «мессер», после чего два немца вышли из боя и ушли в сторону своей территории.

Ведомые Бычкова младшие лейтенанты Георгий Бессонов и Евтихий Руденко в это время на высоте 3500 метров вышли к лазаревскому аэродрому... Ниже, на высоте 1000—1500 метров девять Ю-88 бомбили железнодорожную станцию. Набрав за счет преимущества в высоте приличную скорость, советская пара с ходу атаковала вражеские бомбардировщики, нарушая их боевой порядок и не давая прицельно сбрасывать бомбы.

Выходя из атаки уже над морем, они были атакованы шестеркой Me-109, прикрывавшей бомбардировщики. Через некоторое время к ним присоединилось еще восемь Me-109. Немцы, имеющие многократное превосходство в численности, стремились прижать наши самолеты к земле, лишить их возможности свободно маневрировать. Им удалось разорвать боевую связку Бессонова и Руденко и заставить драться поодиночке. На самолет Руденко, не давая выйти из виража, навалилось сразу восемь немецких истребителей. Стремясь сбить русский истребитель, немецкие летчики мешали в какой-то степени друг другу, Руденко удалось сблизиться с одним из «мессершмиттов» и в упор расстрелять его. Однако одна из вражеских атак оказалась успешной и поврежденный ЛаГГ-3 сорвался в штопор. Руденко едва успел покинуть неуправляемую машину. Против другого летчика — Бессонова вели бой четыре Me-109, но безуспешно. Весь бой продолжался 20—25 минут.

Было сбито три советских истребителя и один немецкий (еще один Me-109 предположительно был сбит Бычковым)» [88].

По данным ПВО 20-й гсд, 12 ноября немецкая авиация продолжала разведыва-

тельные полеты: в районе Сочи зарегистрировано два самолетовылета типа Fw-189 и на побережье — три самолетовылета Ju-88 [89].

13 ноября немецкая авиация произвела три разведывательных самолетовылета. В 10 часов в районе Сочи произошел воздушный бой между звеном Як-7 и двумя Me-109. В результате боя потерь не было [90].

За истекшие сутки (14 ноября) продолжалась разведка побережья. Совершено три самолетовылета по одному бомбардировщику типа Ju-88 [91].

15 ноября в 10 часов 55 минут лазаревский аэродром атаковали десять немецких самолетов (четыре Me-110 и шесть Me-109). Им на перехват были подняты все исправные самолеты 246-го (четыре ЛаГГ-3) и 518-го (один Як-1, два Як-7Б, два ЛаГГ-3) истребительных авиаполков. Воздушный бой длился не более 10 минут. Почти сразу же был сбит Як-1 сержанта Г.А. Зинкевича, самолет упал в море. Спустя несколько минут были сбиты еще два «лаггов» из 246-го авиаполка. Немцы потерь не имели [92].

17 ноября немецкая авиация проявляла слабую активность. Всего на побережье было зарегистрировано два самолетовылета люфтваффе [93].

В течение суток происходили активные разведывательные действия немецкой авиации. Зарегистрировано 10 вылетов самолетов типа Ju-88. В 9 часов утра над Сочи был воздушный бой между тремя советскими самолетами Як-1 и двумя Me-109. В результате боя один советский самолет был сбит [94]. Мощному удару люфтваффе был подвержен лазаревский аэродром. В 10 часов 30 минут группа немецких самолетов в составе 21 Ju-87, 5 Ju-88, 19 Me-110 и 4 Me-109 бомбила лазаревский аэродром. Бомбардировщики со стороны моря, а Me-110 «звездным налетом» с разных направлений группами по два—четыре самолета сбросили на аэродром до 200 бомб и множество кассет, снаряженных мелкоосколочными минами-«лягушками», часть которых взорвалась в воздухе, а часть попадала на летное поле. В результате налета был сожжен Як-1 518-го истребительного авиаполка, еще семь самолетов получили повреждения. Погибло пять военнослужащих [95]. В тот же день пара Me-109, используя облачность, незаметно подкралась к адлерскому аэродрому и расстреляла взлетающий Пе-2

742-го отдельного разведывательного авиаполка 5-й воздушной армии [96].

Бомбометание по лазаревскому аэродрому оказалось слабо эффективным, объяснялось это тем, что практически все самолеты находились в 36 противоосколочных капонирах.

19 ноября. За истекшие сутки немецкая авиация действовала вяло. Был зарегистрирован только один самолетовылет Ju-88 на высоте 4 тыс. м [97].

Крупномасштабные действия немецкой авиации продолжались до 20 ноября. Переход советских войск 19 ноября в контрнаступление под Сталинградом привел к переброске немецких самолетов с туапсинско-сочинского направления на сталинградское. В связи с этим произошло пятикратное снижение активности люфтваффе. Если 19 ноября немцы произвели 401 самолетовылет, то 20 ноября — всего 86 [98]. Помимо сталинградского фактора снижение активности немецкой авиации в данном районе было следствием и ухудшавшейся погоды. Полеты над Главным Кавказским хребтом ввиду значительных метеосадков стали практически невозможными, а вторая половина дня даже в хорошую погоду сопровождалась облачностью.

Очевидных истин не поняло только советское командование, «блокировав» на своих аэродромах советские самолеты. Обильные дожди размыли взлетно-посадочные полосы адлерского и лазаревского аэродромов. Помимо этого уже бездействующая 5-я воздушная армия была усилена, в состав 295-й истребительной авиадивизии был введен 164-й истребительный авиаполк (20 ЛаГГ-3), так же армии был передан 763-й ночной легкомбардировочный авиаполк (самолеты У-2). В декабре на лазаревский аэродром был переброшен 773-й истребительный полк в составе двух эскадрилий, его тут же объединили с 269-м авиаполком, в составе которого оставалась всего одна эскадрилья.

Летчик 773-го истребительного полка, впоследствии Герой Российской Федерации Д. Д. Тормахов вспоминал: «Наш аэродром располагался в Лазаревском, с него я и сделал первый боевой вылет. В этом районе авиаполк занимался охраной путей коммуникаций: в основном шоссейные и железные дороги. За период моего прохождения службы на аэродроме в Лазаревском немцы не предпри-

нимали попытки прорваться к городу Сочи с целью бомбометания» [99]. Вся эта техника, находящаяся в составе 5-й воздушной армии, осталась практически не востребованной, в то время как в ней катастрофически нуждался Сталинградский фронт. Однако перебрасывать ее на иные стратегические направления было уже поздно, да и весьма сложно.

Ввиду начавшейся пурги на перевалах и дождя на побережье немецкая авиация активности не проявляла [100]. Данные погодные условия сохранялись до 22 ноября [101]. Впоследствии немецкая авиация в районе территории Большого Сочи полностью прекратила демонстрацию своего присутствия, так как на повестку дня у люфтваффе встали совсем другие проблемы.

Подводя итоги, хочется отметить, что бои в небе над Сочи с августа по ноябрь 1942 г. носили достаточно ожесточенный характер. Однако на протяжении всего этого периода, несмотря на примерный паритет численности в самолетах, люфтваффе демонстрировало в несколько раз большее присутствие, нежели советская авиация. Это определялось наступательными действиями немцев и оборонительными — советской авиации. Важное значение в активности авиации имели аэродромные полосы, а с ними советской авиации просто не повезло, так как довоенный советский генштаб и предположить не мог, что Главный Кавказский хребет придется оборонять с юга, а не с севера. В тактическом смысле люфтваффе также несколько выигрывало, здесь сказывался опыт экспертов люфтваффе.

И несколько слов о потерях. Потери авиации, по самым минимальным оценкам, в небе Большого Сочи с учетом поврежденных самолетов распределялись следующим образом:

Август. Ущерб авиации противоборствующих сторон был несущественным, интенсивных воздушных боев еще не происходило.

Сентябрь. Люфтваффе потеряла не менее двух бомбардировщиков, о потерях 5-й воздушной армии и ВВС Черноморского флота данных нет.

Октябрь. Люфтваффе сбитыми и поврежденными потеряло не менее 41 самолета, советская авиация — не менее 86.

Ноябрь. Люфтваффе — не менее четырех, советская авиация — не менее 24 машин,

что стало следствием блокирования советских аэродромов немецкой авиацией.

Итого, потери люфтваффе сбитыми и

поврежденными самолетами составили не менее 47 машин, в то же время советская авиация потеряла не менее 110 самолетов.

*Примечания*

1. *Феоктистов С. И.* В небе Туапсе. Авиация в туапсинской оборонительной операции. Туапсе, 1995. С. 5.
2. *Залесский К.* Люфтваффе. Военно-воздушные силы Третьего рейха. М., 2005. С. 612—613.
3. Там же. С. 641—642.
4. Там же. С. 706—707.
5. *Феоктистов С. И.* Указ соч. С. 6.
6. Там же.
7. Там же. С. 7.
8. Горнострелковая дивизия.
9. Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО). Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. К. 10867. Л. 15; Черкасов А. А. Август 1942 г.: неизвестные страницы обороны города Сочи // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2007. № 2 (4). С. 10—20; Черкасов А. А. Сочи — тыловой: неизвестные страницы // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2007. № 3 (5). С. 16—20.
10. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. К. 10867. Л. 16.
11. Из интервью с Е. И. Громовой от 17 сентября 2003 г. // Личный архив О. В. Натолочной.
12. Горнострелковый полк.
13. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 40.
14. Из интервью с А. А. Вагиным от 9 декабря 2006 г. // Личный архив А. А. Черкасова.
15. Из неопубликованной рукописи Д. И. Котенко // Там же.
16. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. К. 10867. Л. 56.
17. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. К. 10867. Л. 70.
18. Там же. Л. 96.
19. Там же. Л. 72.
20. Там же. Д. 5. Л. 79.
21. Там же. Л. 82.
22. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 94.
23. Там же. Л. 96.
24. Там же.
25. Там же. Л. 100 об.
26. Там же. Л. 115.
27. Там же. Л. 108.
28. Там же. Л. 115.
29. Там же. Л. 111 об.
30. Там же.
31. Там же. Л. 113 об.
32. Там же. Л. 113.
33. Там же. Л. 115.
34. Там же. Л. 113.
35. Из интервью с А. А. Вагиным от 9 декабря 2006 г. // Личный архив А. А. Черкасова.
36. Там же. Д. 5. Л. 115.
37. Там же. Л. 117.
38. Там же. Л. 120 об.
39. Там же. Л. 121.
40. Там же.
41. *Феоктистов С. И.* Там же. С. 12.
42. Там же. С. 13.
43. Там же.
44. Там же.
45. Там же. С. 129.
46. Там же. С. 130.
47. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 132.
48. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 133.
49. *Феоктистов С. И.* Там же. С. 16.
50. Там же. С. 135.
51. Там же. С. 19.
52. Там же. С. 16.
53. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 136.

54. Там же.
55. Там же.
56. *Феоктистов С. И.* Указ. соч. С. 22.
57. Там же. С. 24.
58. *Феоктистов С. И.* Там же. С. 24.
59. Там же. С. 25.
60. Там же.
61. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 151.
62. Там же. Л. 153.
63. Там же. Л. 173.
64. Там же.
65. Там же. Л. 176.
66. Там же.
67. Там же.
68. Там же.
69. 269-й истребительный авиаполк действовал с адлерского аэродрома в августе 1942 г. В результате понесенных им потерь полк был отправлен на переформирование и перевооружение. Вернулся на адлерский аэродром 23 октября в составе 20 ЛаГГ-3.
70. *Феоктистов С. И.* Указ. соч. С. 26.
71. Там же.
72. Там же.
73. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 192.
74. *Феоктистов С. И.* Указ. соч. С. 40.
75. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 193.
76. Там же. Л. 194.
77. Там же. Л. 195.
78. Там же. Л. 196—198.
79. Там же. Л. 208.
80. *Феоктистов С. И.* ссылается на архивные документы ЦАМО (Ф. 20218).
81. Цит. по: *Феоктистов С. И.* Указ. соч. С. 44.
82. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 208.
83. *Феоктистов С. И.* Указ. соч. С. 44.
84. Там же.
85. Там же.
86. Там же. С. 205.
87. Там же. С. 206.
88. Цит. по: *Феоктистов С. И.* Указ. соч. С. 45—46.
89. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 207.
90. Там же. Л. 210.
91. Там же. Л. 212.
92. *Феоктистов С. И.* Указ. соч. С. 46.
93. Там же.
94. Там же.
95. *Феоктистов С. И.* Там же. С. 46—47.
96. Там же. С. 47.
97. Там же.
98. *Феоктистов С. И.* В небе Туапсе. Авиация в Туапсинской оборонительной операции. Туапсе, 1995. С. 48.
99. Из интервью с Д. Д. Тормаховым от 24 марта 2001 г. // Личный архив А. А. Черкасова.
100. ЦАМО. Ф. 20 гсд. Оп. 1. Д. 5. Л. 224.
101. Там же. Л. 225.

**Сведения об авторе:**

Черкасов Александр Арвелодович, д-р ист. наук, зав. кафедрой отечественной истории СГУТикД (Сочи).  
E-mail: sochio03@rambler.ru.

