

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«КРЫМСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ  
В.И. ВЕРНАДСКОГО»

*На правах рукописи*



**СКОРОБОГАТОВ Сергей Борисович**

**РОЛЬ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ  
ПО ОСВОБОЖДЕНИЮ КРЫМА (1943—1944 ГГ.)**

**Специальность 5.6.1 – Отечественная история**

**Диссертация на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук**

Научный руководитель:  
доктор исторических наук, профессор  
Романько Олег Валентинович

Симферополь – 2021

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Общая характеристика советской авиации в период освобождения Крыма	26
1.1. Состояние южного фланга советско-германского фронта и предпосылки к освобождению Крыма в сентябре—ноябре 1943 г.	26
1.2. Роль советской авиации в планах по освобождению Крыма	36
1.3. Состав и структура советской и немецкой авиации в борьбе за Крым	54
2. Советская авиация в период подготовки Крымской наступательной операции (октябрь 1943 – апрель 1944 гг.)	69
2.1. Боевая работа 4-й воздушной армии над Керченским полуостровом	69
2.2. Боевая работа 8-й воздушной армии над Перекопом и Сивашем	91
2.3. Действия Военно-воздушных сил Черноморского флота на подступах к Крыму	112
2.4. Участие авиации войск противовоздушной обороны и гражданского воздушного флота в боевых действиях в Крыму	129
3. Советская авиация в ходе Крымской наступательной операции (апрель – май 1944 г.)	149
3.1. Боевые действия 8-й воздушной армии в полосе наступления 4-го Украинского фронта	149
3.2. Боевые действия 4-й воздушной армии во время наступления Отдельной Приморской армии	171
3.3. Действия Военно-воздушных сил Черноморского флота, направленные на поддержку наступления в Крыму	192
3.4. Участие авиации дальнего действия в разгроме обороны противника	211
Заключение	221
Список использованных источников и литературы	230
Приложения	261

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** История Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. была и остается объектом актуальных научных дискуссий. Одним из аспектов, требующих дальнейшего исследования, является роль советской авиации в боевых действиях по освобождению Крыма.

Одной из наиболее успешных наступательных операций 1944 г. была Крымская операция, основной целью которой являлось освобождение Крыма, как стратегического плацдарма для дальнейшего наступления на Балканы и юг Европы. В ходе этой операции советская авиация сыграла важную роль наряду с действиями сухопутных войск и флота. В годы Великой Отечественной войны не было ни одной крупной наступательной операции, которая бы закончилась успешно без господства наступающей стороны в воздухе. Господство в воздухе являлось главным условием успешного наступления армии. Оно осуществлялось под руководством Ставки ВГК и велось всеми видами вооруженных сил при решающей роли авиации путем одновременного и последовательного разгрома противника<sup>1</sup>. Наземные и воздушные войска вермахта, военно-морские силы, аэродромы и коммуникации противника в Крыму испытали на себе мощные удары советской авиации.

С 1943 г. масштабы и эффективность авиационной разведки и воздушной поддержки действий советских сухопутных войск значительно возросли. Этому способствовала длительная и тщательная подготовка к операции по освобождению Крыма, количественный и качественный рост различных видов советской авиации.

Кроме того, актуальность исследования определяется ее недостаточной изученностью и отсутствием обобщающих работ, связанных с историей участия советской авиации в боевых действиях по освобождению Крыма.

---

<sup>1</sup> Тимохович И.В. Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М., 1976. С. 98.

Возможность комплексного исследования этой проблемы появилась сравнительно недавно, когда в течение последних 20 лет были введены в научный оборот документы, позволяющие по-новому взглянуть на военные аспекты ведения боевых действий Красной армией в годы Великой Отечественной войны, а также выяснить истинную роль авиации в боевых действиях по освобождению Крыма.

Таким образом, актуальность исследования состоит в необходимости оценки вклада частей и соединений советской авиации, личного вклада и героизма советских летчиков в битве над Крымским полуостровом.

Актуальность исследования обусловлена:

– необходимостью тщательного изучения, систематизации и осмысления опыта подготовки и проведения Крымской наступательной операции;

– необходимостью анализа и осмысления взаимосвязи совместных действий различных видов авиации Военно-воздушных сил Красной армии с авиацией Черноморского флота, Авиацией дальнего действия и авиацией войск противовоздушной обороны, а также сухопутными войсками фронтов на территории Крымского полуострова в период с октября 1943 по май 1944 г.;

– потребностью в оценке выполнения поставленных задач советской авиации, эффективности действий и потерь, понесенных авиацией в ходе сражений над Крымским полуостровом;

– отсутствием в отечественной и зарубежной исторической науке целостного и объективного исследования темы и необходимостью переосмысления ряда исторических событий, что связано со значительным расширением историографии и источниковой базы.

Ответы на эти вопросы позволяют прийти к более глубокому пониманию сущности победы советского народа в Великой Отечественной войне. Кроме того, интерес к теме исследования обусловлен необходимостью введения в научный оборот большого объема рассекреченных архивных материалов по участию советской авиации в боевых действиях по освобождению Крыма.

Следовательно, возникает необходимость проведения специального исторического исследования по выбранной теме, которая имеет теоретическую и практическую значимость.

**Объект диссертационного исследования** – советская авиация в Великой Отечественной войне.

**Предмет исследования** – подготовка и боевые действия авиации 4-й и 8-й воздушных армий, Военно-воздушных сил Черноморского флота, Авиации дальнего действия, гражданского воздушного флота и Авиации войск противовоздушной обороны на Крымском полуострове в 1943-1944 гг.

**Хронологические рамки** исследования ограничены временем с октября 1943 г. по май 1944 г., что является периодом подготовки и проведения Крымской наступательной операции.

**Географические рамки** работы охватывают территорию Крымского полуострова, часть территории Таманского полуострова Краснодарского края и левобережной Украины в пределах современной Херсонской области, акватории Азовского и Черного морей.

**Степень научной разработанности темы.** Участие советской авиации в боевых действиях по освобождению Крыма в годы Великой Отечественной войны получило определенное отражение в историографии Великой Отечественной и Второй мировой войн. Боевая деятельность Военно-воздушных сил Красной армии с авиацией Черноморского флота, Авиации дальнего действия и Авиации войск противовоздушной обороны в период 1943—1944 гг. в той или иной степени освещалась в десятках монографий и статей.

Научная литература, посвященная Военно-воздушным силам в годы Великой Отечественной войны, весьма обширна: включает в себя многочисленные монографии, брошюры и статьи. Изучение истории войны по

мнению отечественных историков, в частности, В.М. Кулиш<sup>1</sup>, Б.А. Томан<sup>2</sup>, считают необходимым использовать периодизацию, которую можно условно подразделить на четыре этапа:

- первый этап охватывает годы Великой Отечественной войны и первое послевоенное десятилетие – 1944–1955 гг.;
- второй этап – с середины 1950-х до середины 1960-х гг.;
- третий этап – с середины 1960-х до начала 1990-х гг.;
- четвертый этап – с начала 1990-х гг. до настоящего времени.

Критериями для периодизации послужили теоретико-методологическая основа исследования, качественные и количественные изменения в разработке темы, характер использованных материалов, уровень осмысления фактов.

Первые публикации о военных операциях 1943—1944 гг. на территории Крымского полуострова появились уже во время войны, но разработка вопроса о роли советской авиации в них еще не проводилась. Эти публикации были основаны на богатом фактическом материале и опыте ведения боевых действий авиационными соединениями. Издавались отдельные специальные работы о Крымской наступательной операции и участии в ней советской авиации. К таким работам можно отнести труды советских авиационных военачальников, опубликованные в периодических изданиях Военно-воздушных сил: Г.А. Пшеняник<sup>3</sup> и Т.Т. Хрюкин<sup>4</sup>. Наиболее цитируемыми работами этого периода являются исследования И.С. Короткова<sup>5</sup> и Д. Склокина<sup>6</sup>.

Специальным военно-историческим исследованием служебного

---

<sup>1</sup> Кулиш В.М. Советская историография Великой Отечественной войны // Россия. XX век. Советская историография. М., 1996. С. 274–315.

<sup>2</sup> Томан Б.А. Новые фундаментальные исследования по истории Великой Отечественной войны // Новая и новейшая история. 2000. № 6. С. 4.

<sup>3</sup> Пшеняник Г.А. Авиация в десантной операции по форсированию Керченского пролива // Вестник воздушного флота. 1944. № 13.

<sup>4</sup> Дважды герой Советской Советского Союза генерал-полковник авиации Т. Хрюкин. Некоторые вопросы действий авиации в Крыму // Год решающих побед в воздухе. М., 1945.

<sup>5</sup> Коротков И. Освобождение Крыма. М., 1944.

<sup>6</sup> Склокин Д. Авиация Черноморского Флота в Отечественной войне. М., 1945.

характера в первые послевоенные годы, освещающим боевые действия периода освобождения Крыма, стала работа В.М. Кононенко<sup>1</sup>. Однако и она содержала лишь отдельные упоминания об участии советских ВВС. Наряду с публикациями по оперативному искусству и тактике применения Красной армии и флота в боях за Крым, была выпущена серия работ «Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре»<sup>2</sup>.

Следует указать, что литература данного периода имела ряд недостатков: она часто носила пропагандистский характер, не отражала реалий и трудностей войны, боевые действия личного состава изображались упрощенно, а ее документальная база оставалась узкой. Тем не менее, отметим, что в развитии историографии указанной темы был сделан большой шаг вперед, опубликованы первые обобщающие работы, подготовившие появление последующих фундаментальных исследований.

Второй этап историографии освобождения Крыма начался с середины 1950-х гг. В это время значительно возросло количество исследований, посвященных роли и характеру боевых задач, выполняемых авиацией в годы войны, опубликован ряд научных работ, посвященных подвигам советских летчиков<sup>3</sup>. Однако, почти все они имели научно-популярный характер, поэтому военно-историческое содержание событий в них раскрыто не полностью. Выходили в свет работы, посвященные участию Красной армии в боевых действиях на территории Крыма, но исследований по подготовке наступательной операции на Крымском полуострове не проводилось. Деятельность советской авиации на территории Крыма освещалась фрагментарно и несистематично, или не упоминалась вовсе: сборник «Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–

---

<sup>1</sup> Кононенко В.М. Керченско-Эльтигенская десантная операция (31 октября – 10 декабря 1943 г.). М., 1954.

<sup>2</sup> Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 5. (1 июля — 31 декабря 1943 г.). М.; Л., 1950.

<sup>3</sup> Летчики-черноморцы в боях за Родину. Севастополь, 1959.

1945 гг. в цифрах»<sup>1</sup>, «Очерк развития Гражданского воздушного флота Союза ССР за 40 лет (1923–1963 гг.)»<sup>2</sup>, четырехтомник «Операции Советских Вооруженных сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»<sup>3</sup>, а также шеститомная «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг.»<sup>4</sup>.

Третий этап историографии Крымской наступательной операции начался с середины 1960-х гг. Были изданы труды, посвященные Вооруженным силам Советского Союза в рамках проведения боевых операций и обобщающие работы по истории Великой Отечественной войны: «Войска противовоздушной обороны страны: исторический очерк»<sup>5</sup>, «Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»<sup>6</sup>, «История второй мировой войны 1939–1945 гг.»<sup>7</sup> в 12 томах. Военные академии Генерального штаба и различных родов войск также внесли значительный вклад в освещение боевых действий советских вооруженных сил и разработку теории военного искусства в условиях войны. Ими были подготовлены и изданы: «Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»<sup>8</sup>, «Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне»<sup>9</sup>, «Авиация ВМФ в Великой

---

<sup>1</sup> Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах. М., 1962.

<sup>2</sup> Шапошников В.Н. Очерк развития Гражданского воздушного флота Союза ССР за 40 лет (1923—1963 гг.). М., 1962.

<sup>3</sup> Операции Советских Вооруженных сил в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. (Военно-исторический очерк в 4 томах). Т. III. Операции Советских Вооруженных сил в период решающих побед (январь-декабрь 1944 г.). М., 1958.

<sup>4</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 4. Изгнание врага из пределов Советского Союза и начало освобождения народов Европы от фашистского ига (1944 год). М., 1962.

<sup>5</sup> Войска противовоздушной обороны страны: исторический очерк. М., 1968.

<sup>6</sup> Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Н.И. Алабин, Н.И. Амплеев, Л.М. Баков и др. М., 1968.

<sup>7</sup> История второй мировой войны 1939–1945 гг. (в 12 т.). М., 1973—1982.

<sup>8</sup> Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1977.

<sup>9</sup> Тимохович И.В. Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М., 1976.



Отечественной войне»<sup>1</sup>.

Работы, вышедшие в 1970–1980-х гг., показывают роль советских ВВС в борьбе против фашистской Германии и ее союзников. В них подробно рассматриваются разработка и совершенствование форм и методов боевого использования авиационных частей и соединений при выполнении различных боевых задач. Важную роль в разработке вопроса о боевых действиях в Крыму в 1943–1944 гг. занимают публикации П.Н. Иванова<sup>2</sup>, К.А. Вершинина<sup>3</sup>, Н.А. Светлишина<sup>4</sup>, Б.А. Губина<sup>5</sup> и В.И. Воронова<sup>6</sup>, связанные с изучением боевого пути различных соединений советской авиации.

Однако, военно-историческая литература, освещающая историю подразделений и формирований, участвовавших в боях за освобождение Крыма, была выполнена в духе идеологических подходов, преобладавших в то время. Основным недостатком этих работ является то, что внимание, как правило, уделялось роли партийного актива, отдельным личностям и авиачастям. В публикациях часто пренебрегали описанием неудачных операций и анализом героических или трагических эпизодов боевых действий, которые происходили в различных условиях боевой обстановки.

Четвертый период историографии вопроса об участии авиации в освобождении Крыма начался в 1990-е гг. Он характерен появлением разнообразия тем и мнений, стремлением к пересмотру многих прежних оценок, выработкой новых взглядов на события Великой Отечественной войны. Появилась возможность сравнения установленных фактов с работами иностранных исследователей и документами из зарубежных архивов. За последние десятилетия усилиями российских, белорусских и украинских

---

<sup>1</sup> Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне / Н.М. Лаврентьев, Р.С. Демидов, Л.А. Кучеренко, Ю.В. Храмов. М., 1983.

<sup>2</sup> Иванов П.Н. Крылья над морем. История создания, развития и боевой деятельности авиации Военно-Морского Флота СССР. М., 1973.

<sup>3</sup> Вершинин К.А. Четвертая воздушная М., 1975.

<sup>4</sup> Светлишин Н.А. Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне. М., 1979.

<sup>5</sup> Губин Б.А. Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. М. 1980.

<sup>6</sup> Воронов В.И. Морские истребители. М., 1986.

авторов была проделана большая работа по изучению истории боевых действий советской авиации в годы Великой Отечественной войны. Среди них следует назвать публикации В.А. Анохина, М.Ю. Быкова<sup>1</sup>, В.С. Антипова<sup>2</sup>, Н.Г. Бодрихина<sup>3</sup>, А.В. Драбкина<sup>4</sup>, П.В. Левшова, Д.Е. Болтенкова<sup>5</sup>, В.Р. Котельникова<sup>6</sup>, М.А. Маслова<sup>7</sup>, А.Н. Медведя<sup>8</sup>, М.Э. Морозова<sup>9</sup> и А.А. Симонова<sup>10</sup>. Часть этих публикаций включала разделы, посвященные воздушным сражениям над Черным морем и Крымом, однако, задачи комплексного рассмотрения боевых действий советской авиации в период освобождения Крыма они не ставили.

В этот период также появились новые многотомные обобщающие работы: «Великая Отечественная война 1941–1945 гг.»<sup>11</sup> и «Великая Победа»<sup>12</sup>. Авиации в этих работах посвящено всего несколько абзацев, гораздо меньше, чем, например, действиям артиллерии или флота. В публикациях крымских исследователей В.М. Брошевана<sup>13</sup>, В.Б. Иванова<sup>14</sup>,

---

<sup>1</sup> Анохин В.А. М.Ю. Быков. Все истребительные авиаполки Сталина. М., 2014.

<sup>2</sup> Антипов В. Драконы с «птичьим крылом» // История авиации. 2002. Вып. 22.

<sup>3</sup> Бодрихин Н.Г. Советские асы: Очерки о советских летчиках. М., 1998.

<sup>4</sup> Драбкин А. Мы дрались на Ил-2. Главная ударная сила. М., 2010.

<sup>5</sup> Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012.

<sup>6</sup> Самолеты Великой Отечественной войны / В.В. Золотов, В.Р. Котельников. М., 2016.

<sup>7</sup> Маслов М.А. Прославленный По-2. «Небесный тихоход», «кофемолка», «чокнутый будильник». М. 2016.

<sup>8</sup> Котельников В.Р., Медведь А.Н. Пикирующий бомбардировщик Пе-2 // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2004. № 56.

<sup>9</sup> Морозов М. Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем // История авиации. 2003. № 1, 2, 3.

<sup>10</sup> Симонов А.А. Боевые летчики – дважды и трижды Герои Советского Союза. М., 2017.

<sup>11</sup> Великая Отечественная война 1941–1945 гг. В 12 т. М., 2012.

<sup>12</sup> Великая Победа / под общ. ред. С.Е. Нарышкина, А.В. Торкунова. В 15 т. М., 2015.

<sup>13</sup> Брошеван В.М. На крыльях мужества: к истории вопроса об участии советской авиации в обороне и освобождении Крымского полуострова от немецко-фашистских и румынских захватчиков в 1941-1944 гг. // Военно-исторический архив. 2013. № 10 (166).

<sup>14</sup> Севастопольская эпопея 1941–1944 в официальных документах: сводки, приказы, распоряжения, донесения, публикации. Севастополь, 2004.

А.В. Ишина<sup>1</sup>, А.В. Неменко<sup>2</sup>, В.Н. Пащени<sup>3</sup>, О.В. Романько<sup>4</sup>, С.Н. Ткаченко<sup>5</sup> рассматривались различные аспекты проведения наступательной операции по освобождению Крыма и Севастополя, дается описание действий некоторых подразделений и частей советской авиации, излагается авторская оценка исторических событий.

Среди зарубежных авторов исследуемый период описан в работах: Б. Барбаса<sup>6</sup>, А. Бухнера<sup>7</sup>, К. Гунделаха<sup>8</sup>, Р. Форчика<sup>9</sup>, А. Хилльгрубера<sup>10</sup> и В. Швабедиссена<sup>11</sup>. Зарубежные историки в разные годы анализировали различные аспекты деятельности 17-й армии вермахта и немецкой авиации. Они носят разносторонний характер, описывают как макро-, так и микроуровень вопросов сражения за Крым. К сожалению, не многим историкам удалось избежать субъективности и политической ангажированности. Более того, некоторые работы написаны с откровенно антисоветских позиций. Также, в диссертации использовались научные работы исследователей, которые содержат документы и информативный материал относительно участия войск Румынии в боевых действиях за Крым: Ж.-Л. Роба, К. Крачуноиу<sup>12</sup> и В. Ниту<sup>13</sup>. В исследовании использован материал и других иностранных публикаций, их переводов.

---

<sup>1</sup> Ишин А.В. Основные вехи воздушной битвы за Крым // Актуальные вопросы истории, историографии и источниковедения Юга России. Симферополь, 2019.

<sup>2</sup> Неменко А.В. Черноморский флот в годы войны. 1941–1945. М., 2015.

<sup>3</sup> Духопельников В.М., Пащенко В.Н., Ильиных В.А. ВВС Черноморского флота в XX в. (1910—1991 гг.). Историко-документальный очерк. Симферополь, 2009.

<sup>4</sup> Исаев А.В., Хазанов Д.Б., Романько О.В., Глухарев Н.Н. Битва за Крым 1941–1944 гг. М., 2017.

<sup>5</sup> Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С.Н. Ткаченко. М., 2014.

<sup>6</sup> Barbas B. Die Geschichte der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 52. Überlingen, 2003.

<sup>7</sup> Бухнер А. Восточный фронт. Черкассы. Тернополь. Крым. Витебск. Бобруйск. Броды. Яссы. Кишинев. 1944. М., 2013.

<sup>8</sup> Gundelach K. Chronik Kampfgeschwader 4 «General Wever». Stuttgart, 2013.

<sup>9</sup> Forczyk R. Where the Iron Crosses Grow: The Crimea 1941–44. Oxford, 2014.

<sup>10</sup> Hillgruber A. Die Raumdung der Krim 1944. Rundschau. Heft 9. Berlin; Frankfurt am Main, 1959.

<sup>11</sup> Швабедиссен В. Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации в 1941—1945 гг. М., 2007.

<sup>12</sup> Roba J.-L., Crăciunoiu C.: Romanian Black Hussars. Grupul 3 Picaj. Bucharest, 1998.

<sup>13</sup> Nitu V. Last stand in Crimea – 1944. URL: <http://www.worldwar2.ro/arr/?article=775>.

Важное место в исследовании освобождения Крыма в 1943–1944 гг. занимают диссертационные исследования. В трудах ряда российских ученых за период с 1999 по 2021 гг. рассматриваются вопросы, связанные с боевыми действиями Красной армии в период освобождения Крыма.

Так, в кандидатской диссертации И.В. Киселёва<sup>1</sup> один параграф посвящен анализу взаимодействия Красной армии и Черноморского флота на завершающем этапе сражения за Крым. Ряд факторов, влиявших на работу советской авиации в Крыму, развитие оперативного искусства, качественное улучшение советской авиационной техники и ее количественный рост, нашли отражение в докторской диссертации Т.П. Малютиной<sup>2</sup>.

Некоторые аспекты исследования частично затронуты в ряде диссертационных работ по истории советской авиации. Так, Г.В. Кузьмин<sup>3</sup> и Л.Д. Лактионова<sup>4</sup> в своих кандидатских диссертациях упоминают персоналии, воинские части и описывают некоторые боевые эпизоды, связанные с действиями авиации Красной армии в Крыму.

Немаловажным является анализ диссертационных исследований украинских исследователей Б.М. Ратникова<sup>5</sup> и О.С. Чирикалова<sup>6</sup> по рассматриваемой теме. В их работах действия авиации упоминаются как составляющая наступательной силы советских войск, но не получают оценки.

Таким образом, среди диссертационных работ отечественных и зарубежных исследователей, вопрос о месте и роли советской авиации в

---

<sup>1</sup> Киселев И.В. Взаимодействие Красной армии и Черноморского флота в ходе боевых операций в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Майкоп, 2009.

<sup>2</sup> Малютина Т.П. История боевых действий советских войск против вооруженных сил Королевской Румынии на советско-германском фронте (1941—1944 гг.): дис. ... д-ра ист. наук. Воронеж, 2019.

<sup>3</sup> Кузьмин Г.В. Традиции авиации отечественного Военно-Морского флота 1910—1991 гг.: Историческое исследование: дис. ... канд. ист. наук. М., 2006.

<sup>4</sup> Лактионова Л.Д. Женские авиационные части в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.: Историческое исследование: дис. ... канд. ист. наук. М., 1999.

<sup>5</sup> Ратніков Б.М. Морські десантні операції в Криму (1941–1943 гг.): Дис. ... канд. іст. наук. Київ, 2010.

<sup>6</sup> Чірікалов О.С. Евакуація військ (сил) на Чорному морі у роки Другої світової війни: Дис. ... канд. іст. наук. Київ, 2017.

боевых действиях за освобождение Крыма остается нераскрытым. На этом основании тема исследования представляет большой интерес, как для современного прочтения истории Крымской наступательной операции, так и в плане изучения истории развития советской авиации и ее военного мастерства.

Анализ роли советской авиации, в том числе Военно-воздушных сил Красной армии и Черноморского флота, Авиации дальнего действия, гражданского воздушного флота и Авиации войск противовоздушной обороны в борьбе за освобождение Крыма в ходе Великой Отечественной войны и извлечение из этого соответствующих выводов и уроков может сыграть определенную положительную роль в воспитании молодого поколения, в укреплении обороноспособности России и развитии российской военной авиации.

**Цель исследования** заключается в научной реконструкции подготовки и хода боевых действий 4-й, 8-й воздушных армий, Военно-воздушных сил Черноморского флота, Авиации дальнего действия, гражданского воздушного флота и Авиации войск противовоздушной обороны над территорией Крымского полуострова в период с октября 1943 по май 1944 гг., а также в историческом обобщении их итогов и уроков.

Цель исследования конкретизируется в следующих **задачах**:

1. Определить эволюцию обстановки на южном фланге советско-германского фронта, охарактеризовать роль советской авиации в планах по освобождению Крыма, состав и структуру советской авиации в борьбе за Крым.

2. Выявить основные направления и результаты боевой работы 4-й и 8-й воздушных армий и Военно-воздушных сил Черноморского флота, авиации войск противовоздушной обороны и гражданского воздушного флота на участке действий Отдельной Приморской армии и 4-го Украинского фронта в период подготовки Крымской наступательной операции с октября 1943 по апрель 1944 гг.

3. Раскрыть ход боевых действий 4-й и 8-й воздушных армий, Военно-воздушных сил Черноморского флота и Авиации дальнего действия в Крымской наступательной операции в период с 8 апреля по 12 мая 1944 гг.

4. Установить недочеты в подготовке и боевой работе советской авиации, осложнившие борьбу частей и соединений за превосходство в воздухе накануне и в ходе Крымской наступательной операции.

5. Аргументировать героизм, боевые успехи и мастерство советских военных летчиков 4-й и 8-й воздушных армий, а также Военно-воздушных сил Черноморского флота, Авиации дальнего действия, гражданского воздушного флота и Авиации войск противовоздушной обороны над территорией Крымского полуострова в период октябрь 1943 по май 1944 гг.

**Теоретико-методологическая основа исследования** носит комплексный интегративный характер, который определяется его целью и задачами. В качестве исходных положений выступают принципы научной объективности, историзма и системности, которые предусматривают беспристрастный анализ собранных источников в контексте конкретной исторической обстановки. В диссертации применен комплекс общенаучных и специально-исторических методов, включающий: ретроспективный (позволивший подробно воссоздать ход боевых действий советской авиации в Крыму в 1943–1944 гг.), проблемно-хронологический (позволивший определить и проанализировать основные этапы операции по освобождению Крыма), сравнительно-исторический (позволивший сопоставить действия различных видов авиации при выполнении боевых задач), статистический (позволивший получить качественный и количественный анализ показателей боевой работы авиационных частей и личных достижений советских летчиков). Комплексное использование логических процедур анализа и синтеза дало возможность установить особенности развития военного искусства в процессе подготовки и проведения операции по освобождению Крыма. Изучение, анализ и сравнение документальной базы противоборствующих сторон и историографических обзоров послевоенного

периода обеспечило достоверность исследования. Методологическая основа исследования дала возможность реализовать поставленные задачи и в полном объеме достичь цель диссертации.

**Источниковая база исследования** охватывает широкий спектр документов, которые прямо или косвенно касаются различных аспектов избранной темы, всю их совокупность которых можно распределить на такие виды: военно-оперативные документы (приказы, журналы боевых действий, наградные листы и др.), статистические и аналитические документы, содержащие количественные и качественные показатели боевой деятельности вооруженных сил противоборствующих сторон на Черном море в исследуемый период, а также обобщение боевого опыта; воспоминания; периодические издания; опубликованные сборники документов.

Первую группу источников составляют документы и материалы, хранящиеся в архивах или опубликованные в сборниках. В исследовании использовались архивные документы из 41 фонда Центрального архива Министерства обороны (ЦАМО) в г. Подольск, Центрального военно-морского архива (ЦВМА) в г. Гатчина и Государственного архива Республики Крым (ГАРК) в г. Симферополе.

Особый интерес для исследования составили документы фондов ЦАМО: Ф. 33 – Главного Управления кадров НКО, который позволил раскрыть личные заслуги участников освобождения Крыма, Ф. 51 – Северо-Кавказского фронта, Ф. 244 – 4-го Украинского фронта, Ф. 319 – 4-й воздушной армии, Ф. 346 – 8-й воздушной армии, Ф. 449 – Отдельной Приморской армии, позволившие оценить масштабы участия авиации в боевых действиях фронтов. В ЦВМА в фондах Ф. 3 и Ф. 4 хранятся наградные дела Краснознаменного Черноморского флота. Их изучение позволило воссоздать картину участия летчиков морской авиации в боевых действиях в Крыму. Информация о деятельности авиации в интересах партизанского движения в Крыму была получена из фондов ГАРК: Ф. П-151 – оперативной группы Крымского штаба партизанского движения, Ф. П-156 – справки, боевые

отзывы и характеристики командиров воинских частей и соединений об их участии в боях за освобождение Крыма в 1944–1945 гг. и Ф. П-849 – Партийный архив Крымского обкома Компартий Украины.

В исследовании используются материалы из музейных фондов: Восточно-Крымского историко-культурного музея-заповедника (г. Керчь), Севастопольского военно-исторического музея-заповедника (г. Севастополь), Музея Черноморского флота (г. Севастополь), Народного музея истории 943-го Констанцского Краснознаменного морского ракетно-авиационного полка ВВС Черноморского флота (пос. Октябрьский), Музея Авиации Черноморского флота России (пос. Гвардейский).

Вторую группу источников составляют опубликованные сборники документов и материалов, содержащие количественные и качественные показатели боевой и повседневной деятельности вооруженных сил противоборствующих сторон на южном фланге советско-германского фронта и на Черном море в годы Второй мировой войны, потери личного состава и техники. В работе использованы сборники, отражающие общий ход событий Великой Отечественной войны в период освобождения Крыма, которые помогают обосновать отдельные положения и выводы исследования. К ним относятся: «Крым в период Великой Отечественной войны. 1941–1945»<sup>1</sup>, «Русский архив: Великая Отечественная. Ставка Верховного Главнокомандования»<sup>2</sup>, «Великая Отечественная война. 1941–1945: документы и материалы»<sup>3</sup>, «Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945

---

<sup>1</sup> Крым в период Великой Отечественной войны. 1941–1945: сборник документов и материалов / введ. М. Акулова. Симферополь, 1973.

<sup>2</sup> Русский архив: Великая Отечественная. Ставка Верховного Главнокомандования: Документы и материалы. М., 1999.

<sup>3</sup> Великая Отечественная война. 1941—1945: документы и материалы / М-во обороны Рос. Федерации; общ. ред. С.К. Шойгу. М., 2014.



гг.: сборник документов»<sup>1</sup> и тематические сборники: «Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне»<sup>2</sup>.

Третью группу источников составляют материалы личного происхождения. Мемуарный фонд представлен воспоминаниями высшего командования армий, флотов, воспоминания морских офицеров, представителей высшего военного руководства СССР, которые фрагментарно анализировали деятельность авиации. В связи с этим, отметим работы А.М. Василевского<sup>3</sup>, А.Е. Голованова<sup>4</sup>, С.Г. Горшкова<sup>5</sup>, А.И. Еременко<sup>6</sup>, И.А. Ласкина<sup>7</sup>, Ф.Я. Фалалеева<sup>8</sup>, которые отличаются масштабностью и глубиной в освещении вопросов планирования, подготовки и проведения операций, координации и обеспечения взаимодействия различных видов и родов войск, соединений и частей. Эти работы содержат незафиксированные в других источниках содержание многочисленных телефонных переговоров, устные боевые приказы и распоряжения, другие документы, оригиналы которых не сохранились.

Несмотря на определенный субъективизм в оценке событий, достаточно информативными являются воспоминания советских офицеров – участников боевых действий: М.В. Авдеева<sup>9</sup>, И.П. Белозерова<sup>10</sup>, М.Г. Гареева<sup>11</sup>, К.Д. Денисова<sup>12</sup>, Б.Н. Еремина<sup>13</sup>, В.И. Коваленко<sup>14</sup>, Г.А. Литвина<sup>15</sup>,

---

<sup>1</sup> Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: сборник документов / ред.-сост.: А. Исаев и др. М., 2017.

<sup>2</sup> Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Сборник документов. Вып. № 3 (ноябрь 1942 г. – декабрь 1943 г.). М., 1959.

<sup>3</sup> Василевский А.М. Дело всей жизни. М., 1989.

<sup>4</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. М., 2004.

<sup>5</sup> Горшков С.Г. На южном приморском фланге (осень 1941 г. – весна 1944 г.). М., 1989.

<sup>6</sup> Еременко А. И. Годы возмездия. 1943–1945. М., 1985.

<sup>7</sup> Ласкин И.А. У Волги и на Кубани. М., 1986.

<sup>8</sup> Фалалеев Ф.Я. В строю крылатых. Из воспоминаний. Ижевск, 1978.

<sup>9</sup> Авдеев М.В. У самого Черного моря. М., 1975.

<sup>10</sup> Белозеров И.П. В небе Таврии. Симферополь, 1975.

<sup>11</sup> Гареев М.Г. Штурмовики идут на цель. М., 1972.

<sup>12</sup> Денисов К.Д. Под нами – Черное море. М., 1989.

<sup>13</sup> Еремин Б.Н. Воздушные бойцы М., 1987.

<sup>14</sup> Коваленко В.И. Крылья Севастополя: Записки авиационного штурмана. Киев, 1988.

<sup>15</sup> Литвин Г.А. Я был воздушным стрелком. Симферополь, 1990.

В.В. Пальмова<sup>1</sup>, Д.П. Панова<sup>2</sup>, А.Г. Рытова<sup>3</sup>, Г.Ф. Сивкова<sup>4</sup> и М.П. Чечневой<sup>5</sup>. В этих работах через воспоминания освещена реальная боевая обстановка, которая складывалась вокруг районов боевых действий, снабжение авиационных частей, проблемы организации и решения боевых задач.

В целом, мемуары советских военачальников позволяют конкретизировать и детализировать определенные аспекты темы исследования, в частности: обстоятельства, которые заставляли принимать решение на проведение боевых вылетов авиации, особенности их планирования и проведения; оценку действий командования, принятых управленческих решений на оперативном и стратегическом уровнях; результаты взаимодействия с сухопутными войсками и Черноморским флотом с определением ошибок и просчетов (в том числе высшего руководства); принятые меры по обеспечению действий крымских партизан.

Вместе с тем, отдельные авторы приводили факты, не подкрепленные документальным материалом, излагали события с чужих слов без проверки их достоверности, что привело к неточностям и искажению исторических событий. В них прослеживается общая тенденция односторонней оценки обстановки: события освещались преимущественно в положительном для советской стороны аспекте, а об ошибках и недостатках подготовки и ведения боевых действий упоминалось довольно сдержанно<sup>6</sup>.

Среди воспоминаний представителей противоположного лагеря следует

---

<sup>1</sup> Пальмов В.В. Штурмовики над Днепром. Киев, 1984.

<sup>2</sup> Панов Д.П. Русские на снегу: судьба человека на фоне исторической метели. Документальная повесть. Львов, 2003.

<sup>3</sup> Рытов А.Г. Рыцари пятого океана. М., 1968.

<sup>4</sup> Сивков Г.Ф. Готовность номер один: шестьдесят лет спустя. М., 2006.

<sup>5</sup> Чечнева М.П. Небо остается нашим. М., 1976.

<sup>6</sup> Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации). М., 1959.

отметить мемуары В. Вольфрума<sup>1</sup>, М. Гарайса<sup>2</sup>, Г. Липферта<sup>3</sup>, В. Пиккерта<sup>4</sup>. В этих работах на фоне исследования боевого пути отдельных соединений вермахта подается довольно подробное хронологическое описание обороны Крыма немецкими войсками и их союзниками. Таким образом, формат мемуаров как исторического источника, разнообразный – от основательных мемуарно-исследовательских работ с глубоким анализом событий, до кратких очерков, освещающих отдельные эпизоды по теме исследования. Вместе с тем, использование эго-документов позволило существенно дополнить, а иногда и пересмотреть определенную информацию, сформированную на основе официальных документов. Изучение воспоминаний непосредственных участников освобождения Крыма существенно дополняют картину боевой работы различных видов авиации, показывают состояние воинского духа советских летчиков и, несмотря на субъективный характер данного типа источников, достаточно точно воссоздают общую атмосферу событий вокруг Крыма.

Четвертую группу источников составляют отечественные материалы периодики изучаемого периода. Во фронтовой печати публиковались заметки военных корреспондентов, в специальных военных журналах – обзорные статьи специалистов в области ВВС. Заметки на тему участия авиации в освобождении Крыма публиковались в центральных газетах народного комиссариата обороны СССР «Красная звезда»<sup>5</sup>, ВВС «Крылья Советов»<sup>6</sup>, в газете 4-го Украинского фронта «Сталинское знамя»<sup>7</sup>, в газете ВВС ЧФ «Черноморский летчик»<sup>8</sup> и других изданиях 1943—1944 гг. Публикуемые в

---

<sup>1</sup> Wolfrum Unbekannte Pflicht – Meine Erinnerungen als Jagd- und Kunstflieger 1923–2009. Moosburg, 2009.

<sup>2</sup> Гарайс М. 98-я пехотная дивизия (1939–1945). М., 2013.

<sup>3</sup> Липферт Г. Дневник гауптмана люфтваффе. 52-я истребительная эскадра на Восточном фронте. 1942–1945. М., 2008.

<sup>4</sup> Пиккерт В. От Кубани до Севастополя. Зенитная артиллерия вермахта в сражениях на Юге России. 1943–1944. М., 2016.

<sup>5</sup> Херсонес Последние бои в Крыму // Красная звезда. 1944. 13 мая.

<sup>6</sup> Летно-тактическая конференция разведчиков // Крылья советов. 1944. 9 марта.

<sup>7</sup> Штурмовая авиация в битве за Севастополь // Сталинское знамя. 1944. 23 мая.

<sup>8</sup> Действия наших штурмовиков в открытом море // Черноморский летчик. 1944. 5 января.

них сведения позволяют дополнить малоизвестными фактами общую обстановку на южном фланге советско-германского фронта в указанный период.

В настоящее время в связи с развитием цифровизации документов значительную помощь в освещении вопроса о роли советской авиации в годы Великой Отечественной войны оказывают интернет-источники, как отдельный пласт источниковедческой базы. Например, сайты «Память народа»<sup>1</sup>, где содержатся подлинники архивных документов, карты боевых действий, описание боев, сайт «Подвиг народа»<sup>2</sup>, где хранятся персональные данные и наградные листы о героях войны, «Военная история»<sup>3</sup>, где собрана обширная коллекция мемуарной литературы, «Мемориал»<sup>4</sup> и другие электронные базы данных.

Таким образом, диссертация базируется на широкой источниковой базе, что является достаточным для проведения комплексного исследования выбранной научной проблематики.

**Научная новизна работы** состоит в том, что впервые предпринято комплексное исследование боевой работы 4-й и 8-й воздушных армий и Военно-воздушных сил Черноморского флота, Авиации дальнего действия, Авиации войск противовоздушной обороны и гражданского воздушного флота на участке действий Отдельной Приморской армии и 4-го Украинского фронта в период подготовки Крымской наступательной операции. Раскрыты военные события, которые ранее не рассматривались в отечественной историографии.

В исследовании:

1. Установлена эволюция обстановки на южном фланге советско-германского фронта.

---

<sup>1</sup> Информация по архивным документам, содержащим информацию об участниках Великой Отечественной войны и о ходе войны. URL: <https://pamyat-naroda.ru>

<sup>2</sup> Информация о награждениях. URL: <http://podvignaroda.mil.ru>

<sup>3</sup> Библиотека «Военная литература» (Милитера). URL: <http://militera.lib.ru/>

<sup>4</sup> Информация из донесения о безвозвратных потерях. URL: <http://www.obd-memorial.ru>

2. Определена роль советской авиации в стратегических и тактических планах по освобождению Крыма.

3. Охарактеризованы состав и структура авиационных сил Красной армии и флота в период освобождения Крыма.

4. Используя вновь открытые архивные документы, установлены основные направления и результаты боевой работы Советской авиации в период подготовки Крымской наступательной операции (октябрь 1943 – апрель 1944 гг.), а именно:

- определены результаты боевой работы 4-й воздушной армии на участке действий Отдельной Приморской армии;

- установлены результаты боевой работы 8-й воздушной армии на участке действий 4-го Украинского фронта;

- выявлены направления и результаты боевой работы Военно-воздушных сил Черноморского флота на подступах к Крыму;

- раскрыты результаты боевой работы Авиации войск противовоздушной обороны и гражданского воздушного флота на участке действий Отдельной Приморской армии и 4-го Украинского фронта.

5. Используя архивные документы и воспоминания участников событий, установлены и проанализированы боевые действия советской авиации в ходе Крымской наступательной операции (апрель – май 1944 г.), а именно:

- раскрыт ход боевых действий 8-й воздушной армии;

- оценены боевые действия 4-й воздушной армии в Крымской наступательной операции;

- интерпретирован ход боевых действий Военно-воздушных сил Черноморского флота;

- установлены особенности боевых действий Авиации дальнего действия.

6. Выявлены недочеты в подготовке и боевой работе советской авиации, осложнившие борьбу частей и соединений за превосходство в воздухе накануне и в ходе Крымской наступательной операции.

7. Аргументирован героизм и мастерство советских военных летчиков 4-

й и 8-й воздушных армий, а также Военно-воздушных сил Черноморского флота, Авиации дальнего действия, Авиации войск противовоздушной обороны и гражданского воздушного флота в период подготовки и проведения Крымской наступательной операции.

### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Обстановка на южном фланге советско-германского фронта позволила начать подготовку освобождения Крыма с осени 1943 г. Подготовительный период освободительной операции длился с 27 октября 1943 г. по 7 апреля 1944 г. А сама Крымская наступательная операция проводилась с 8 апреля по 12 мая 1944 г. На всех этапах планирования операции по освобождению Крыма действиям авиации отводилось ключевое значение. Структура советской авиации в борьбе за освобождение Крыма включала 4-ю и 8-ю воздушные армии, Военно-воздушные силы Черноморского флота, Авиацию дальнего действия, авиацию войск противовоздушной обороны и Гражданский воздушный флот.

2. Авиация 4-й и 8-й воздушных армий и Военно-воздушных сил Черноморского флота обеспечили проведение всех наступательных операций в Крыму в период с октября 1943 г. по апрель 1944 г. Авиация войск противовоздушной обороны обеспечивала прикрытие переправ через Керченский пролив в период с февраля по апрель 1944 г. Военно-воздушные силы Черноморского флота обеспечивали транспортную блокаду Крымской группировки противника во взаимодействии с 4-й и 8-й воздушными армиями и обеспечивали поддержку партизанского движения в Крыму совместно с авиацией гражданского воздушного флота.

3. Боевые действия советской авиации в Крымской наступательной операции проходили в три этапа:

– первый этап (8–16 апреля 1944 г.) – основные усилия авиационных частей Красной армии и флота были направлены на преодоление вражеской обороны, уничтожение техники и живой силы противника, преследование его транспорта и блокирование снабжения;

– второй этап (17 апреля – 4 мая 1944 г.) – перегруппировка сил, подтягивание тылов и накопление ресурсов для наступления на Севастополь;

– третий этап (5–12 мая 1944 г.) – штурм Севастопольского укрепленного района и уничтожение остатков 17-й армии вермахта на полуострове Херсонес.

Действия авиации 4-й, 8-й воздушных армий и Военно-воздушных сил Черноморского флота обеспечили высокие темпы продвижения советских войск в Крымской наступательной операции. Авиация дальнего действия наносила массированные удары по коммуникациям и узлам обороны противника как на территории Румынии, так и в районе Севастополя.

4. Основными недочетами в подготовке и боевой работе советской авиации установлены: зависимость состояния полевых аэродромов от погодных условий, низкий уровень тактической и боевой подготовки значительного числа летного состава, ограничения в запасах горюче-смазочных материалов и боеприпасов.

5. Личный состав 4-й и 8-й воздушных армий, Военно-воздушных сил Черноморского флота, Авиации дальнего действия и Авиации войск противовоздушной обороны, продемонстрировали высокий уровень боевого мастерства и героизма и получили высокую оценку командования.

**Соответствие диссертационного исследования паспорту научной специальности.** Диссертационная работа выполнена в рамках специальности 5.6.1 – Отечественная история. Область исследования соответствует научным областям: Военная история России, развитие ее Вооруженных сил на различных этапах развития); Личность в российской истории, ее персоналии; История Великой Отечественной войны.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что оно вносит вклад в развитие исторического знания в контексте изучения битвы за освобождение Крыма. Диссертация позволяет глубже осмыслить сущность развития изучаемой проблемы и современного состояния истории Великой Отечественной войны. Проведен системный анализ структуры авиационной

группировки советских войск в период освобождения Крыма. Выявлены особенности ведения в регионе боевых действий с противником с учетом погодных условий, рельефа местности и ограничений тылового обеспечения, что позволяет использовать данные при проведении дальнейших военно-исторических исследований. Полученные выводы открывают возможности для дальнейших исследований вопросов участия военной авиации в вооруженных конфликтах в Черноморском регионе.

**Практическая значимость исследования.** Результаты исследования будут востребованы при научной разработке проблем истории Великой Отечественной войны. Материалы исследования могут быть использованы при создании обобщающих трудов по военной истории Республики Крым, краеведению, при подготовке учебных пособий, лекционных курсов по истории России и специализированных курсов для обучающихся высших и средних специальных учебных заведений, учащихся школ и в военно-патриотическом воспитании молодежи. Кроме того, материалы диссертационного исследования могут использоваться в ходе мемориализации памяти по освобождению Крыма от немецко-фашистских захватчиков, при создании музейных экспозиций, памятников и памятных знаков, уточнения информации на уже существующих мемориальных объектах.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения исследования на протяжении 2018–2021 гг. обсуждались и получили положительную оценку на 25 научных конференциях, 7 из которых международные: III Международной научной конференции «Потемкинские чтения» (г. Севастополь, 29–30 марта 2018 г.), III Международном научно-практическом форуме «Понтийские чтения» (г. Симферополь, 11–18 мая 2018 г.), Международной научно-практической конференции «История и современное развитие Причерноморья в контексте формирования патриотизма и укрепления ценностей российской цивилизации» (г. Новороссийск, 28–30 октября 2018 г.); XXI Международных научных чтениях имени Игоря Ивановича Сикорского» (г. Санкт-Петербург, 24–27 апреля 2019



г.), Международной научной конференции «Историческая память о Великой Отечественной войне как фактор сохранения мира и цивилизации» (г. Новороссийск, 13–14 июня 2019 г.), V Международной научно-практической конференции «Международное сотрудничество в образовании» (г. Алушта – Симферополь, 17–21 сентября 2019 г.), Международной научно-практической конференции «Причерноморье в контексте российской цивилизации: история, политика, культура» (г. Севастополь, 24–25 октября 2019 г.).

Диссертация обсуждена и рекомендована к защите на заседании кафедры истории России Таврической академии (структурное подразделение) ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского» (г. Симферополь)

Научные результаты, полученные в процессе исследования, нашли отражение в 19 публикациях автора, из них 5 – в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Министерстве образования и науки России для публикации основных научных результатов диссертаций на соискание ученой степени.

**Структура работы.** Диссертация построена по проблемно-хронологическому принципу и состоит из введения, трех глав в составе одиннадцати параграфов, заключения, списка использованных источников и литературы, двух приложений, содержащих статистические таблицы и раскрывающих аббревиатуры.

# **I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В ПЕРИОД ОСВОБОЖДЕНИЯ КРЫМА**

## **1.1. Состояние южного фланга советско-германского фронта и предпосылки к освобождению Крыма в сентябре—ноябре 1943 г.**

Героизм и мужество, проявленные советскими летчиками в боях за освобождение Крыма в годы Великой Отечественной войны, побуждают к сохранению памяти о наших предках, необходимости извлечь уроки и выводы о прошедших событиях, применить их к реалиям современной России<sup>1</sup>.

К осени 1943 г. обстановка на советско-германском фронте складывалась в пользу СССР. Победы Красной армии показали возросшую военную мощь советского государства. Однако, даже после понесенных потерь на восточном фронте, вооруженные силы Германии оставались грозным противником. Наиболее крупные силы немецких войск были сосредоточены на южном фланге советско-германского фронта. Целью командования вермахта было удержать наступающие советские армии на оборонительном рубеже по Днепру и активными действиями сохранить за собой Крым<sup>2</sup>.

Предпосылки к освобождению Крыма сложились в результате освобождения Кавказа, когда советские армии подошли к берегам Керченского пролива. Контроль над Крымским полуостровом кроме политического и экономического аспектов предоставлял возможность контролировать судоходство в акваториях Черного и Азовского морей. Наличие Военно-морской базы в Севастополе позволял одинаково контролировать морские пути как на западе, вдоль побережья Болгарии и Румынии, так и на востоке вдоль Кавказского побережья. Во время Великой Отечественной войны Крымский полуостров представлял огромный

---

<sup>1</sup> Касьянов В.В. Историческая память, социальная память: диалектика взаимодействия // Вестник Адыг. гос. ун-та. Серия 1. Регионоведение. Майкоп, 2020. № 4 (269). С. 54.

<sup>2</sup> Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С.Н. Ткаченко. М., 2014. С. 19.

аэродромный плацдарм для воздействия на противника. С территории Крыма в 1941 г. советская авиация наносила удары по портам Румынии, нефтяной инфраструктуре г. Плоешти, коммуникациям врага в западной части Черного моря. А в 1942—1943 гг. с крымских аэродромов уже германская авиация наносила удары по советскому Закавказью, портам Новороссийску, Туапсе, Поти<sup>1</sup>.

Важнейшим звеном системы управления советских вооруженных сил во время Великой Отечественной войны являлся фронт. В его состав входили несколько армий, различные механизированные, артиллерийские, танковые, авиационные и другие части. Зачастую одному фронту придавалась одна воздушная армия, но на направлении главного удара воздушных армий могло быть и две.

Действия войск фронта и воздушных армий подчинялись единому плану и управлялись из одного центра. Для достижения наибольшего успеха в воздушных операциях, планирование действий воздушных армий осуществлялось в координации с дальней авиацией и авиацией флотов.

В преддверии боев за Крым, Северо-Кавказскому фронту и Черноморскому флоту ставилась задача не только ликвидировать Таманский плацдарм противника в ходе Новороссийско-Таманской операции (9 сентября – 9 октября 1943 гг.), но и высадить десант в районе г. Керчи с целью освобождения Керченского полуострова<sup>2</sup>. Таким образом, в октябре 1943 г. планировалось провести две совместные операции – Новороссийско-Таманскую и десантную на Керченский полуостров. Предполагалось, что дальнейшее наступление с целью полного освобождения Крыма будет подкреплено ударом 4-го Украинского фронта через Перекоп и Сиваш<sup>3</sup>. Но этот план советским войскам полностью осуществить не удалось.

---

<sup>1</sup> Исаков И.С. Крымская кампания и новая обстановка на Черном море // Морской сборник. 1944. № 5–6. С. 10.

<sup>2</sup> Чірікалов О.С. Евакуація військ (сил) на Чорному морі. Київ, 2017. С. 89.

<sup>3</sup> История второй мировой войны 1939–1945 гг. (в 12 томах). М., 1973—1982. Т. 7. Завершение коренного перелома в войне. 1976. С. 220.

Командование Северо-Кавказского фронта и Черноморского флота недооценило силы врага и не использовало все возможности для их полного разгрома во время отступления противника в Крым. Действия фронта для участия в боях при высадке десанта на Керченский полуостров поддерживала 4-я воздушная армия (ВА), сформированная 22 мая 1942 г. на базе управления и соединений ВВС Южного фронта. Первым командующим был назначен генерал-майор авиации К.А. Вершинин. С сентября 1942 г. по май 1943 г. 4-й ВА командовал генерал-майор авиации Н.Ф. Науменко. В мае 1943 г. генерал-майор авиации К.А. Вершинин был вновь назначен командующим 4-й ВА, теперь входившей в состав Северо-Кавказского фронта<sup>1</sup>.

Структура воздушных армий состояла из управления (штаба), авиационных соединений и отдельных частей, частей тылового обеспечения и инженерного и аэродромного обслуживания. В состав воздушной армии входили бомбардировочные, истребительные, штурмовые и смешанные авиационные корпуса, дивизии, отдельные авиационные полки, части и подразделения противовоздушной обороны аэродромов, боевого, тылового, технического и других видов обеспечения. В данной работе будут рассмотрены действия авиации воздушных армий и их роль в освобождении Крыма. Действия тыловых подразделений, зенитной артиллерии и различных видов обеспечения будут упомянуты как дополнения к раскрытию основного вопроса.

В зависимости от важности выполняемых задач на определенном участке фронта, ВА имела от одного до восьми авиакорпусов, состоящих из двух-четырёх авиадивизий и такого же количества отдельных авиадивизий и авиаполков. Численность самолетного парка в ВА возросла с 500-700 самолетов в 1943 г. до 1000-1200 – в 1944 г. Основной целью авиации ВА было поддерживать действия наземных войск фронта, а для этого, завоевав

---

<sup>1</sup> Исаев А.В. Битва за Крым 1941–1944 гг. М., 2017. С. 803.

превосходство в воздухе, прикрывать боевые порядки своих войск и уничтожать объекты инфраструктуры и живую силу противника.

С начала Великой Отечественной войны 4-я ВА принимала участие в оборонительных операциях в Донбассе и на Дону, в битве за Кавказ и в воздушных сражениях на Кубани. В период боевых действий по освобождению Крыма начальником штаба 4-й ВА был генерал-майор авиации А.З. Устинов, а заместителем командующего по политчасти – генерал-майор, генерал-лейтенант авиации Ф.Ф. Веров<sup>1</sup>.

Вместе с 4-й ВА в боевых действиях по освобождению Таманского полуострова принимали участие Военно-воздушные силы Черноморского флота (ВВС ЧФ). ВВС ЧФ возглавлял генерал-лейтенант авиации В.В. Ермаченков. Начальником штаба ВВС ЧФ в период подготовки и проведения операции по освобождению Крыма был генерал-майор авиации Б.Л. Петров, а заместителем командующего по политчасти – генерал-майор авиации Л.Н. Пурник. Структуру ВВС ЧФ составляли авиационные дивизии, полки и отдельные авиаэскадрильи<sup>2</sup>.

Следует указать, что вместо того, чтобы нацелить авиацию ВВС ЧФ на уничтожение плавсредств противника и срыв эвакуации немецко-фашистских войск с Таманского на Керченский полуостров, ее использовали для нанесения ударов по сухопутным войскам. В итоге ошибочных действий по организации боевого применения и взаимодействия сил советские торпедные катера и штурмовая авиация ВВС ЧФ не смогли выполнить задачу срыва переправы противника через Керченский пролив в Крым<sup>3</sup>.

В конце 1943 г. основные силы ВВС ЧФ базировались на аэродромы северо-восточного побережья Черного моря от Батуми и Поти до Новороссийска и Анапы. В оперативное подчинение командованию Азовской военной флотилии была выделена авиационная группа, базировавшаяся на

---

<sup>1</sup> Вершинин К.А. Четвертая воздушная. М., 1975. С. 220.

<sup>2</sup> Кононенко В.М. Керченско-Эльтигенская десантная операция. М., 1954. С. 10.

<sup>3</sup> Горшков С.Г. На южном приморском фланге. М., 1989. С. 217.

аэродромы Азовского побережья Краснодарского края – Ейск, Приморско-Ахтарск, Анапа. До начала освобождения Крыма это пространство являлось передовой линией соприкосновения с противником и нуждалось в противовоздушной и противодесантной обороне, отвлекавшей значительные силы советского флота и армии.

В 1943 г. над Крымским полуостровом Авиации дальнего действия (АДД) уже проводила активную деятельность по поддержке войск Северо-Кавказского фронта. Весной атакам подвергались железнодорожные узлы Джанкой и Владиславовка, аэродромы Багерovo, Керчь-2, Саки, Сарабуз. Летом и осенью бомбардировщики АДД разрушали переправы через Керченский пролив, атаковали узлы обороны на Керченском и Таманском полуостровах, уничтожали самолеты противника на аэродромах, бомбардировали портовые сооружения, плавучие средства, скопление войск и техники противника в портах и на косе Чушка<sup>1</sup>.

Составной частью АДД в этот период являлся Гражданский воздушный флот (ГВФ). С января 1942 г. по октябрь 1943 г. ГВФ по заданиям Крымского штаба партизанского движения обеспечивал партизан Крыма. Полеты над морем с аэродромов Кавказа производились исключительно ночью, часто в сложных метеоусловиях горной местности на непригодные посадочные площадки.

Авиация войск противовоздушной обороны страны до 1944 г. над Крымом не применялась, так как ее основными задачами являлось прикрытие военной и гражданской инфраструктуры тылов армий, прифронтовых коммуникаций, районов сосредоточения ударных группировок сухопутных войск, крупных штабов и стратегических объектов территории страны.

Стратегическая инициатива в ведении боевых действий на южном фланге советско-германского фронта в этот период была в руках советского командования. После освобождения Таганрога, Мариуполя, Мелитополя

---

<sup>1</sup> Дальняя авиация: век в боевом полете. М., 2014. С. 119.

немецкий флот покинул Азовское море. Перед войсками Северо-Кавказского фронта были поставлена задача по форсированию Керченского пролива, переправе на плацдармы Керченского полуострова соединений и частей 56-й и 18-й армий, провести подготовку наступательной операции по освобождению Крыма<sup>1</sup>. С этой целью в октябре 1943 г. войсками Северо-Кавказского фронта совместно с Черноморским флотом была подготовлена и осуществлена операция, получившая в последствии название Керченско-Эльтигенская десантная операция. Командующим Черноморским флотом был адмирал Л.А. Владимирский (с марта 1944 г. – Ф.С. Октябрьский)<sup>2</sup>.

Уже в процессе операции, 20 ноября 1943 г., на основании директивы Ставки ВГК от 15 ноября 1943 г., Северо-Кавказский фронт был преобразован в Отдельную Приморскую армию (ОПА) второго формирования. Командующим ОПА был назначен И.Е. Петров (с февраля 1944 г. А.И. Ерёмченко, а затем генерал-лейтенант К.С. Мельник). В состав ОПА вошли войска 56-й армии, 20-й корпус 18-й армии и основная масса частей усиления бывшего Северо-Кавказского фронта. Задачи по авиационной поддержке ОПА в боевых действиях по освобождению Крыма были возложены на 4-ю ВА и ВВС ЧФ<sup>3</sup>.

На юге Украины, после освобождения г. Геническа, 30 октября 1943 г. передовые части 51-й армии вышли на побережье залива Сиваш в районе полуострова Чонгар. Советское командование решило не упускать шанс ворваться в Крым с ходу, преследуя части отступающего противника. Но этому помешали переброшенные в Крым с Кубанского плацдарма немецкие дивизии<sup>4</sup>. Встретив организованное сопротивление противника, советские войска продвинулись западнее и, форсировав залив Сиваш, 1 ноября 1943 г. заняли плацдарм на севере Крыма. Вместе с тем, в этот же день, на другом участке фронта, 19-му танковому корпусу под командованием генерал-

---

<sup>1</sup> История военного искусства / под ред. П.А. Жилина. М., 1986. С. 112.

<sup>2</sup> Литвин Г.А. Освобождение Крыма. М., 1994. С. 27.

<sup>3</sup> Еременко А.И. Годы возмездия. М., 1985. С. 81.

<sup>4</sup> Заблотский А.Н. «Воздушные мосты» Третьего рейха. М., 2013. С. 178.

лейтенанта танковых войск И.Д. Васильева, удалось с боями пробиться через немецкие укрепления на Турецком валу и выйти на подступы к г. Армянск. К сожалению, продвинуться в глубь полуострова в течение зимы 1943—1944 гг. сухопутным силам не удалось, однако именно с этих позиций началось наступление советских войск в апреле 1944 г.

Авиационную поддержку наступательным действиям 4-го Украинского фронта оказывали части 8-й воздушной армии под командованием генерала-майора авиации Т.Т. Хрюкина. Начальником штаба был генерал-майор авиации И.М. Белов, заместителем командующего по политчасти до 3 марта 1944 г. являлся генерал-майор авиации А.И. Вихорев, а затем генерал-майор авиации А.Г. Рытов. Во время Великой Отечественной войны при поддержке авиации 8-й ВА был осуществлен разгром немецко-фашистских войск под Сталинградом, освобождены Донбасс и северная Таврия. В боях 1943 г. в Приазовье 8-я ВА взаимодействовала с 4-й ВА и ВВС ЧФ<sup>1</sup>.

В начале ноября 1943 г. основные усилия советской авиации на участке 4-го Украинского фронта были сосредоточены на северном направлении с целью ликвидации немецкой группировки на Никопольском плацдарме<sup>2</sup>. Вместе с тем, авиация 8-й ВА слабо поддержала действия советских войск при форсировании Сиваша и создании плацдарма в Крыму. В дальнейшем, они носили характер оборонительных действий, направленных на удержание в Крыму захваченных советскими войсками плацдармов<sup>3</sup>.

Важной составляющей боевой работы авиации 4-й и 8-й ВА в период подготовки крымской наступательной операции являлось взаимодействие с ВВС ЧФ, оказание поддержки и снабжения крымских партизан.

Боевые задачи авиационной группы Азовской флотилии состояли в проведении воздушной разведки морских коммуникаций противника и побережья Азовского моря, нанесении ночных бомбовых ударов по портам и

---

<sup>1</sup> Киселёв В.А. Командарм Тимофей Хрюкин. Раменское, 2010. С. 232.

<sup>2</sup> Русский архив: Великая Отечественная. М., 1999. Т. 16 (5-3). М., 1999. С. 231.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0503. Л. 148.



плавсредствам в море, поддержке действий катеров и взаимодействии с авиацией 4-й и 8-й воздушных армий<sup>1</sup>.

Авиация флота нанесла существенный ущерб корабельному составу противника, но он, несомненно, был бы еще значительнее, если бы состав авиагруппы флотилии был сбалансированным. В морской авиации было недостаточно самолетов-разведчиков с большим радиусом действия, а отсутствие истребителей сопровождения приводило к неоправданным потерям при боевых действиях на морских коммуникациях.

Уже с 19 сентября 1943 г. в район ст. Приморско-Ахтарской передислоцировалась часть батарей и прожекторов ПВО, сейнеры и корабли Азовской флотилии, привлекаемые к обеспечению высадки десанта.

22 сентября Маршал Советского Союза А.М. Василевский доложил Верховному Главнокомандующему предложения по захвату плацдарма на правом берегу Днепра и освобождению Крыма. Для скорейшего освобождения Крыма он считал необходимым силами Азовской военной флотилии осуществить высадку войск Северо-Кавказского фронта на севере Крыма с задачей перерезать железную дорогу в районе Джанкоя и соединиться с войсками Южного фронта<sup>2</sup>. Сроки, районы высадки и состав сил оперативного десанта зависели от сроков и итогов освобождения Таманского полуострова и обсуждались Наркомом ВМФ с командованием Северо-Кавказского фронта и Черноморского флота.

Однако, Ставкой Верховного Главнокомандования 13 октября 1943 г. был утвержден план захвата плацдармов на Керченском полуострове, впоследствии известный как Керченско-Эльтигенская десантная операция<sup>3</sup>.

Авиационная поддержка десанта 56-й армии возлагалась на авиационную группу 4-й ВА, а десант 18-й армии – на авиацию ВВС ЧФ и приданную в оперативное подчинение авиадивизию из 4-й ВА.

---

<sup>1</sup> Горшков С.Г. На южном приморском фланге. М., 1989. С. 259.

<sup>2</sup> Василевский А.М. Дело всей жизни. М., 1989. С. 391.

<sup>3</sup> Ратніков Б.М. Морські десантні операції в Криму (1941–1943 гг.). Київ, 2010. С. 48.

Руководство партизанским движением в Крыму, рассчитывая на то, что полуостров будет освобожден от немецко-фашистских захватчиков уже осенью 1943 г., обратилось с призывом к населению Крыма об активизации борьбы с оккупантами, чем инициировало уход гражданского населения в лес.

В результате в октябре – ноябре 1943 г., в крымские леса прибыло большое число местных жителей. Из числа прибывших к 25 ноября 1943 г. было сформировано 25 новых партизанских отрядов, что вместе с прежними составило 31 отряд<sup>1</sup>. Однако, партийные и советские органы Крыма, спровоцировавшие уход населения в лес, недооценили ситуацию, что привело к трагическим последствиям.

В Крыму размещалась 17-я армия вермахта под командованием генерал-полковника Э. Йенеке вместе с отступившими туда из Приазовья войсками 6-й армии Румынии. Эта группировка оказалась полностью отрезана от остальной Группы армий «А» (Heeresgruppe A), действовавшей на Украине. 17-я армия вермахта имела в своем составе 177 тыс. немцев, 50 тыс. румын, 28 тыс. «хиви» и 27 тыс. коллаборационистов, 2800 орудий и минометов, более 100 танков и штурмовых орудий, около 300 самолетов.

В период, когда Крым был полностью блокирован с суши войсками Южного (ставшего 4-м Украинским) фронта на Перекопском перешейке, а с востока войсками Северо-Кавказского фронта, особое значение для 17-й армии вермахта приобретало воздушное и морское сообщение с Одессой и портами в Румынии<sup>2</sup>.

На результаты подготовки и проведения Крымской наступательной операции оказали влияние боевые действия других фронтов, проходившие на южном фланге советско-германского фронта.

Войскам 1-го и 2-го Украинских фронтов в период с 24 января по 17 февраля 1944 г. удалось уничтожить корсунь-шевченковскую группировку

---

<sup>1</sup> Неменко А.В. Освобождение Крыма // Журнал «Самиздат». URL: [http://samlib.ru/n/ne-menko\\_a\\_w/osvobojudenie.shtml](http://samlib.ru/n/ne-menko_a_w/osvobojudenie.shtml)

<sup>2</sup> Рунов В.А. Битва за Крым. 1941—1944. От разгрома до триумфа. М., 2014. С. 81.

противника. В это же время (с 30 января по 29 февраля 1944 г.) войска 3-го и 4-го Украинских фронтов успешно осуществили Никополь – Криворожскую операцию, ликвидировав Никопольский плацдарм. В результате 3-й Украинский фронт получил возможность провести наступление на Херсон, Николаев и Одессу, а войска 4-го Украинского фронта сосредоточили основные усилия на подготовке операции по освобождению Крыма, не опасаясь удара противника с тыла.

Противник принял меры к созданию сильной обороны, особенно на важнейших направлениях, где он ожидал наступления советских войск. На территории Крыма германским командованием создавалась и улучшалась система обороны Перекопских и Ишуньских позиций, района Чонгарского полуострова и Сиваша. На Керченском полуострове была создана система оборонительных рубежей, и противодесантной обороны от Керчи до Феодосии и всего южного побережья. В глубине обороны, до Ак-Монайского перешейка поперек Керченского полуострова, были оборудованы три промежуточных оборонительных рубежа общей глубиной до 80 км<sup>1</sup>.

В дальнейшем Красной армии при поддержке авиации предстояло прорывать оборону Севастополя. Для обороны Севастополя противник подготовил три оборонительных рубежа. В случае потери города немецким войскам приписывалось отступить в район мыса Херсонес и остановить наступление советских войск на заранее подготовленном рубеже прикрытия.

Во время эвакуации 17-й армии вермахта, советская авиация продолжала преследовать и уничтожать плавсредства и живую силу противника на пути в румынские порты<sup>2</sup>.

Таким образом, состояние южного фланга советско-германского фронта в сентябре-ноябре 1943 г., после завершения нескольких стратегических

---

<sup>1</sup> Морозов М. Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем // История авиации. 2003. № 1. С. 14.

<sup>2</sup> Мощанский И.Б. Трудности освобождения. М., 2009. С. 224.

наступательных операций, складывалась в пользу СССР. Предпосылки к освобождению Крыма сложились в результате завершения освобождения Кавказа, районов Донбасса, Приазовья и северной Таврии. Советские армии подошли к берегам Керченского пролива и прорвали оборону противника на Перекопских позициях и Сиваше. Началом подготовительного периода к освобождению Крыма можно считать середину октября 1943 года, когда к берегу полуострова подошли части Северо-Кавказского фронта. У войск 4-го Украинского фронта была возможность начать освобождение Крыма 31 октября-1 ноября 1943 г. Однако ошибочные стратегические решения советского командования, сделанные на основе разведывательных данных, позволяли считать, что немецкая армия оставит Крым в ноябре 1943 г. и не будет его оборонять. Такая недооценка ситуации привела к распылению сил и напрасным жертвам со стороны советских войск.

В операции принимали участие 4-я и 8-я воздушные армии фронтовой авиации, Военно-воздушные силы Черноморского флота, морской авиации и гражданского воздушного флота. В ходе развития боевых действий над Крымом привлекалась Авиация войск противовоздушной обороны страны и Авиация дальнего действия. Основной целью советской авиации была поддержка наступательных действий сухопутных войск. Условием для этого было завоевание превосходства в воздухе. Боевые успехи в наступательных операциях 1943-1944 гг. на других фронтах южного фланга советско-германского фронта положительно повлияли на темпы результаты подготовки операции по освобождению Крыма.

## **1.2. Роль советской авиации в планах по освобождению Крыма**

Основными боевыми задачами, стоявшими перед советской авиацией на протяжении всей Великой Отечественной войны, являлись уничтожение вражеских самолетов и завоевание этим господства в воздухе; оказание содействия советским наземным войскам в разгроме немецко-фашистских

захватчиков, и, наконец, нанесение ударов по военно-промышленным объектам врага в тылу.

Развитие оперативного искусства советских ВВС, продемонстрированное в воздушных сражениях на Кубани и на Курской дуге весной—летом 1943 г. позволило в сжатые сроки достичь разгрома значительных группировок противника, освободить обширные территории важнейших экономических районов и промышленных объектов.

Осенью 1943 г. Ставка Верховного Главнокомандования Советских вооруженных сил руководила наступательными действиями на нескольких фронтах и занималась разработкой плана военных действий на период осенне-зимних операций 1943 г. Командование рассчитывало продолжить ведение наступательных боев без оперативной паузы. Основной целью выбранной стратегии являлось сорвать планы противника по стабилизации фронта, не позволив ему перейти к подготовленной обороне.

В подготовке к операции по освобождению Крыма деятельное участие принимали штабы воздушных армий, штаб ВВС ЧФ, штабы 4-го Украинского и Северо-Кавказского фронтов, главный морской штаб. Процесс планирования наступательной операции по освобождению Крыма развивался при непосредственном участии Генерального штаба, Ставки ВГК и Верховного Главнокомандующего и претерпел несколько этапов. Задача по высадке десанта в Крыму и захват Керченского полуострова были уже предусмотрены в качестве второго этапа операции по освобождению Новороссийска и Таманского полуострова. В этом плане было предусмотрено участие различных родов советской авиации. Участие в наступательной операции крупных сил авиации придавало им особую динамичность<sup>1</sup>.

Изменение организационной структуры ВВС и резко возросшая численность военно-воздушных сил, позволили с середины 1943 г. массированно применять авиацию на решающих направлениях действий

---

<sup>1</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. М., 1989. С. 103.

сухопутных войск и управлять ею централизованно<sup>1</sup>. Для координации действий авиации двух воздушных армий, ВВС ЧФ и АДД в качестве представителя Ставки ВГК по авиации в операции по освобождению Крыма принимал участие Федор Яковлевич Фалалеев<sup>2</sup>.

Советское командование занялось задачей разработки плана по освобождению Крыма в сентябре 1943 г. Маршал А.М. Василевский и командующий фронтом Ф.И. Толбухин наметили операцию по освобождению Крыма в докладе по плану операций Южного (будущего 4-го Украинского) фронта. Согласно этого плана, войска Южного фронта должны были ворваться в Крым через Перекоп и Сиваш<sup>3</sup>. При планировании действий 4-го Украинского фронта на Никопольском и Крымском направлениях были определены цели и задачи для авиационных частей 8-й ВА.

Другим вариантом операции по освобождению Крыма был план, подготовленный командующим Северо-Кавказским фронтом генералом армии И.Е. Петровым и командующим Черноморским флотом вице-адмиралом Л.А. Владимирским. В соответствии с этим планом войска высаживались на северный и южный берега Керченского полуострова<sup>4</sup>. Также существовали планы по морскому десанту в районе Ялта—Алушта, но возможности Черноморского флота по снабжению этих войск не позволяли рассчитывать на успех.

12 октября 1943 г. И.Е. Петров согласовал с представителем Ставки ВГК С.К. Тимошенко замысел боевых действий, подписал директиву на подготовку и проведение десантной операции. По плану две армии высаживались одновременно на керченский берег: 56-я А силами Азовской военной флотилии (АзВФ) в районе северо-восточнее Керчи, 18-я А силами ЧФ в районе Эльтигена южнее Камыш-Бурона. 13 октября 1943 г. этот план был утвержден Ставкой ВГК. В плане были предусмотрены цели, роли и

---

<sup>1</sup> Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне. М., 1968. С. 264.

<sup>2</sup> Фалалеев Ф.Я. В строю крылатых. Из воспоминаний. Ижевск, 1978. С. 102.

<sup>3</sup> Кузнецов А.Я. Большой десант. Керченско-Эльтигенская операция. М., 2011. С. 13.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 51. Оп. 0000932. Д. 0576. Л. 52.

задачи для действий авиации 4-й ВА и ВВС ЧФ, охарактеризованы условия взаимодействия с другими родами войск в период подготовки высадки десанта и первые дни операции<sup>1</sup>. Всего было запланировано 1929 самолетовылетов, из них истребителями – 1094, штурмовиками – 454, дневными бомбардировщиками – 148 и ночными – 316. Из указанного количества самолетовылетов на 4-ю ВА приходилось 1371, а на ВВС ЧФ – 558<sup>2</sup>.

Во второй половине октября 1943 г., с целью выявления объектов системы противодесантной обороны противника, дислокации авиации на вражеских аэродромах, выявление минных заграждений и сосредоточения его резервов<sup>3</sup>, было увеличено количество разведывательных полетов советской авиации над Крымом.

При планировании операций по освобождению Крыма строились предпосылки, что противник готовится оставить Керченский полуостров и покинуть Крым. Об этом свидетельствовали данные авиационной разведки и активность противника по уничтожению материальных ресурсов в районе Керчи. На период с 22 октября по 1 ноября 1943 г. был составлен план авиационной разведки штаба 4-й ВА<sup>4</sup>. Для этого на дневную разведку ежедневно выделялись 4 самолета из 229-й ИАД, 2 из 366-го ОРАП, а по ночам 3 самолета из 132-й НБАД. Общее напряжение до 25 самолетовылетов в сутки<sup>5</sup>.

В рамках подготовки операции к 23 октября 1943 г. были подготовлены «Планы базирования авиационных дивизий и тыловых частей 4-й ВА» и «План переправы частей аэродромного обслуживания 4-й ВА на первый период операции». В которых описаны взаимодействия авиации и тыловых частей 4-

---

<sup>1</sup> Кононенко В.М. Керченско-Эльтигенская десантная операция. М., 1954. С. 37.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0066. Л. 111.

<sup>3</sup> Ачкасов В.И. Советское военно-морское искусство. М., 1973. С. 139.

<sup>4</sup> Шагланов А.Н. Крым и его освобождение (1941-1944). Новосибирск, 2015. С. 203.

<sup>5</sup> Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Сборник документов. М., 1959. Вып. № 3. С. 42.

й ВА и флота<sup>1</sup>. Серьезного противодействия со стороны немцев и румын командование фронта не ожидало.

Однако, уже во время проведения Керченско-Эльтигенской десантной операции, в середине ноября, стало известно о реальных планах немецких войск по обороне Крыма. Отчаянное сопротивление, с которым дрался противник в районе Эльтигена и Керчи, превзошло ожидания<sup>2</sup>. В этой связи, прорабатывались варианты срыва подвоза подкрепления или эвакуации вражеских войск из Крыма. В своей директиве № 30237 от 5 ноября 1943 г. Ставка ВГК требовала использовать всю бомбардировочную и торпедоносную авиацию ВВС ЧФ для ударов по плавсредствам противника в портах Крыма и непрерывно производить разведывательные полеты над портами Севастополь и Евпатория<sup>3</sup>.

Таким образом, первая попытка освободить Крым была предпринята в конце октября – начале ноябре 1943 г. в ходе Керченско-Эльтигенской десантной операции. Но все попытки овладеть Керчью и развить наступление в глубь Крымского полуострова успеха не достигли.

На участке 4-го Украинского Фронта, не желая распылять усилия и средства авиации, командование решило, что одновременное выполнение задач наступления на Крым и Никополь перед фронтом будет непосильным. Отсюда следовал вывод о необходимости в наикратчайший срок обеспечить выполнение крымской задачи.

Однако, решением Ставки ВГК 4-й Украинский фронт в первую очередь начал операцию по ликвидации Никопольского плацдарма, который раздваивал силы и угрожал тылам фронта. Отсюда противник мог в любой момент внезапным ударом отрезать советские армии, находившиеся в Таврии. Тем не менее, в январе 1944 г. ОПА начала новую операцию. Директива Ставки ВГК № 30270 от 23 декабря 1943 г. называлась: «О подготовке

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0067. Л. 16, Л. 38.

<sup>2</sup> Русский архив: Великая Отечественная. М., 1999. Т. 16 (5-3). С. 230.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0066. Л. 155.



операции по освобождению Крыма». В докладе 4-го Украинского фронта от 1 января 1944 г. впервые прозвучало наименование «Крымская наступательная операция»<sup>1</sup>.

Второй попыткой начать освобождение Крыма со стороны Керченского полуострова можно считать январь 1944 г. – проведение нескольких десантных операций. В каждой из этих операций непосредственно принимала участие фронтовая авиация и ВВС ЧФ. К сожалению, они оказались неудачными<sup>2</sup>. Одним из итогов январских боев ВВС ЧФ в Крыму стал приказ Командующего ЧФ о том, что дальнейшие действия авиации флота по сухопутным целям планировать только с его разрешения<sup>3</sup>.

После захвата советскими войсками плацдарма на Керченском полуострове советское командование неоднократно предпринимало попытки улучшить положение советских войск. Представитель Ставки ВГК маршал К.Е. Ворошилов и начальник Оперативного управления Генерального штаба генерал С.М. Штеменко прибыли на Тамань в декабре 1943 г.<sup>4</sup>. По инициативе К.Е. Ворошилова была разработана десантная операция на мыс Тархан с последующими встречными ударами десанта с севера и войск Отдельной Приморской армии с востока. Итогом высадки десанта на мыс Тархан должно было стать расширение плацдарма советских войск севернее Керчи и освобождение азовского побережья Керченского полуострова<sup>5</sup>.

Организующее начало всей этой важной стороне подготовки к операции положило совместное совещание Отдельной Приморской армии и Черноморского флота с участием представителя Ставки в г. Темрюке 25 декабря 1943 г. Для Отдельной Приморской армии особенность и сложность подготовки заключалась в том, что ей требовалось переправить в Крым достаточное количество боеприпасов, продовольствия, топлива. Вначале этот

---

<sup>1</sup> Бирюзов С.С. Суровые годы, 1941–1945. М., 1966. С. 432.

<sup>2</sup> Ерёмченко А.И. Годы возмездия. 1943–1945. М., 1985. С. 92.

<sup>3</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 7552. Л. 88.

<sup>4</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. М., 1989. С. 156.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0014. Л. 68.

подвоз осуществлялся кораблями Азовской военной флотилии. Но затем была подключена авиация Гражданского воздушного флота, а с марта 1944 г. даже возведенная подвесная канатная дорога через пролив.

При планировании операции предусматривалась воздушная разведка, траление фарватеров для высадки глубинными бомбами и упреждающие удары по аэродромам противника проводимые силами 4-й ВА и ВВС ЧФ. По поддержке высаживающихся войск активно действовала бомбардировочная, истребительная и штурмовая авиация ВВС ЧФ. Однако, из-за несогласованности действий, авиация 4-й ВА не смогла прикрыть десант своевременно.

Первой частной наступательной операцией войск ОПА был десант на мыс Тархан, который проводился 10 января 1944 г. В условиях штормовой погоды за 10 января 1944 г. всего было высажено 1765 чел. без тяжелого вооружения и части боеприпасов. Десантникам удалось занять береговые линии укреплений врага и организовать круговую оборону на занятых позициях. В условиях нехватки боеприпасов выполнение наступательных задач было невозможно. Начавшееся наступление Приморской армии с плацдарма также успеха не принесло. Десант вел оборонительный бой свыше суток, а днем 11 января 1944 г. оставил плацдарм и вышел на соединение с частями Приморской армии. С утра 11 января 1944 г. для авиации Черноморского флота и 4-й ВА была поставлена задача произвести поиск плавучих средств, не вернувшихся в базу от места высадки, на мысе Тархан.

Основной причиной неудачи десанта на мыс Тархан явилось игнорирование неблагоприятных погодных условий и плохое взаимодействие родов войск. Действия артиллерии демаскировали высадку, а авиация не справилась с поддержкой высадки. В результате – план наступательной операции ОПА выполнен не был. Действиям авиации в течение нескольких последующих дней мешала погода: днем шли дожди и снег, стоял туман или низкая облачность.

Второй частной наступательной операцией войск Отдельной Приморской

армии стал десант в Керченском порту 22–23 января 1944 г. Планом операции ставилась задача – высадиться в Керченском порту, а затем нанести удар через железнодорожную станцию для занятия северной части Керченского полуострова и г. Керчь.

При планировании действий ВВС ЧФ выяснилось, что бомбардировочные части принимать участие в ней не смогут, так как полки проходят перевооружение и получение новой материальной части. Десант будут поддерживать 28 штурмовиков и 57 истребителей. Перед высадкой десанта авиация подавляет огневые точки противника на северо-западной окраине Керчи. Как и прежде, на авиацию Черноморского флота и 4-й ВА возлагались задачи по разведке и упреждающему удару по тылам противника. В течение ночи с 21 января, а затем и дня 22 января 1944 г. атаковались эшелоны противника на железнодорожных станциях Багерovo и Салын.

И.В. Сталин неоднократно выражал недовольство результатом боевых действий Приморской армии после неудач двух январских десантов и наступлений на Керчь<sup>1</sup>. Ставка ВГК 27 января 1944 г. направила И.Е. Петрову и К.Е. Ворошилову директиву, в которой напоминалось о преимуществе Отдельной Приморской армии перед противником в силах и требовала перенести основные боевые действия из города в открытое поле. План дальнейших действий был утвержден Ставкой ВГК 31 января<sup>2</sup>.

Следующий этап планирования операции по освобождению Крыма начался в начале февраля 1944 г. Согласно плану маршала А.М. Василевского, операцию силами 4-го Украинского фронта возможно было начать во второй половине февраля 1944 г. Для реализации этого плана потребовалось устранить Никопольский плацдарм на Днепре, как угрозу флангу 4-го Украинского фронта. В дальнейшем на перенос сроков начала Крымской наступательной операции повлияли неблагоприятные погодные условия.

Общий замысел операции состоял в том, чтобы расчлениить и уничтожить

---

<sup>1</sup> Василевский А.М. Дело всей жизни. М., 1989. С. 378.

<sup>2</sup> Петров М.И. В дни войны и мира. М., 1982. С. 108.

группировку противника на Крымском полуострове. Решающая роль отводилась 4-му Украинскому фронту, куда входила 8-я ВА. Отдельную Приморскую армию поддерживала 4-я ВА, на морском фланге действовал Черноморский флот и его главная ударная сила – ВВС ЧФ<sup>1</sup>.

Черноморский флот должен был сыграть важную роль в достижении задачи по срыву эвакуацию вражеских войск морем. Эта задача была поставлена флоту директивой Ставки ВГК от 4 ноября 1943 г. Она была подтверждена директивой наркома ВМФ от 23 февраля 1944 г., а на завершающем этапе подготовки Крымской стратегической наступательной операции директивой от 1 апреля 1944 г. Народный комиссар ВМФ СССР потребовал главной задачей флота сделать борьбу с вражескими плавсредствами на коммуникациях противника<sup>2</sup>. Уже в ходе Крымской наступательной операции, в директиве Ставки ВГК от 11 апреля 1944 г. главной целью, стоящей перед Черноморским флотом, было «нарушение коммуникаций с Крымом», а среди задач флота на первое место вновь были поставлены действия против вражеского судоходства<sup>3</sup>.

В период подготовки Крымской наступательной операции, в начале 1944 г., с целью координации действий по прикрытию переправ советских войск через Керченский пролив, в процесс планирования боевых действия включилось командование Западного фронта войск противовоздушной обороны. Для обеспечения необходимого массированного воздействия на транспортные узлы противника и центр его обороны в Крыму, потребовалось привлечение дополнительных сил – Авиации дальнего действия<sup>4</sup>.

На совещании 26 февраля 1944 г. в штабе 51-й А собралось совещание по вопросу начала операции по освобождению Крыма. Сюда прибыли Маршал Советского Союза А.М. Василевский, генерал армии Ф.И. Толбухин, генерал-лейтенанты С.С. Бирюзов, Н.П. Анисимов, Н.Е. Субботин, Т.Т. Хрюкин и др.

---

<sup>1</sup> Операции Советских Вооруженных сил. М., 1958. Т. III. С. 187.

<sup>2</sup> Русский архив: Великая Отечественная. М., 1999. Т. 16 (5-4). С. 72.

<sup>3</sup> Майстер Ю. Восточный фронт война на море М., 2005. С. 362.

<sup>4</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. М., 1962. Т. 4. С. 104.

Начальник управления тыла 4-го Украинского фронта Н.П. Анисимов в докладе по снабжению армий доложил, чего и сколько не хватает фронту на период наступления. Особенно тяжелое положение было с горючим для 8-й воздушной армии. К концу февраля, бензин все еще не подвезли на аэродромы. Итогом доклада стал вывод, что войска к наступлению не готовы, боеприпасов, горючего и продовольствия для наступления пока не хватает. По итогам доклада о положении дел в Ставку ВГК было получено решение – операцию отложить до 28 марта<sup>1</sup>. Результатом прямого обращения командующего 8-й ВА Т.Т. Хрюкина к И.В. Сталину с просьбой о выделении 5 тыс. т горючего для обеспечения наступления стало получение необходимых лимитов на топливо для самолетов<sup>2</sup>. В утвержденном «Плане боевого использования 8-й ВА и приданных частей ВВС ВМФ в Крымской операции» подробно распределены действия всех частей 8-й ВА и Скадовской авиагруппы, необходимое количество топлива различных марок для организации этого плана. Предусмотрено участие 776 истребителей, 305 штурмовиков. 87 бомбардировщиков Пе-2 и 52 бомбардировщиков А-20, на что необходимо расходовать 395,6 т горючего в сутки<sup>3</sup>.

4 февраля 1944 г. был назначен новый командующий ОПА – генерал А.И. Ерёмченко, а на должность командующего Черноморским флотом вновь назначен вице-адмирал Ф.Ф. Октябрьский<sup>4</sup>.

К середине февраля 1944 г. было завершено планирование новой наступательной операции Отдельной Приморской армии. К.Е. Ворошилов доложил И.В. Сталину, что до начала наступления необходимо еще полмесяца<sup>5</sup>. Затем, запланированное на март начало операции было перенесено на апрель. Причиной тому оказались неблагоприятная погода в Крыму, препятствующий движению техники и работе авиации, штормовая –

---

<sup>1</sup> Стрельбицкий И.С. Штурм. М., 1965. С. 155.

<sup>2</sup> Киселев В.А. Командарм Тимофей Хрюкин. Раменское, 2010. С. 188.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0127. Л. 31.

<sup>4</sup> Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С.Н. Ткаченко. М., 2014. С. 58.

<sup>5</sup> Емельянов Ю.В. Десять сталинских ударов. М., 2006. С. 138.

на море.

К середине марта 1944 г. в штабе 8-й ВА были подготовлены расчеты необходимых сил и средств на операцию. В плане были подробно расписаны мероприятия по уничтожению авиации противника на аэродромах и взаимодействие авиации с сухопутными войсками.

Погодные условия вновь внесли коррективы по началу наступления, когда 26 марта в северном Причерноморье выпал глубокий снег, который на несколько дней привел дороги и аэродромы в негодность<sup>1</sup>. Негативным образом на возможности нормальной работы артиллерии сказывались частые метели и туманы. Учитывая условия погоды К.Е. Ворошилов и А.М. Василевский докладывали, что 4-й Украинского фронта начнет операцию не позднее 5 апреля, а наступление ОПА на Керченском направлении намечено через два-три дня после начала боев на Перекопском перешейке.

29 марта 1944 г. в Кривом Роге была организована встреча К.Е. Ворошилова и А.М. Василевского, двух представителей Ставки ВГК по Крыму<sup>2</sup>. Главным вопросом на встрече маршалов было обсуждение предстоящей операции по освобождению Крыма. На следующий день И.В. Сталину был представлен доклад, в котором предлагались мероприятия по организации блокады Крыма, которая воспрепятствовала бы переброске вражеских войск и материальных ресурсов как в Крым, так и обратно. Было внесено предложение о немедленном усилении авиагруппы Черноморского флота за счет основного авиационного парка ВВС ЧФ. В результате, было организовано оперативное формирование – ВВС Северной Таврии.

В первых числах апреля артиллерии противника удалось разрушить канатную дорогу через Керченский пролив. Однако к этому времени основные силы и материально-технические средства ОПА уже были перебросены в Крым. Кроме того, флот и транспортная авиация продолжали регулярно доставлять грузы с материка.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 46. Оп. 0005755. Д. 0127. Л. 119.

<sup>2</sup> Русский архив: Великая Отечественная. М., 1999. Т. 16 (5-4). С. 11.

Крымская наступательная операция началась 8 апреля 1944 г., когда после мощной артиллерийской подготовки 4-й Украинский фронт нанес главный удар силами 51-й армии с Сивашского плацдарма. При поддержке артиллерии и авиации они сломали сопротивление противника и открыли дорогу танкистам 19-го ТК на оперативный простор<sup>1</sup>.

На вспомогательном, Перекопском направлении, действовали войска 2-й Гв. А генерала Г.Ф. Захарова. С 6 апреля 1944 г. и весь следующий день артиллерия и авиация фронта разрушали вражеские укрепления на Перекопском перешейке для введения противника в заблуждение. Вопросами взаимодействия 2-й Гв. А с ВВС занимался начальник Авиационного отдела армии, генерал-майор авиации М.П. Строев<sup>2</sup>.

Командование 8-й ВА особое внимание уделяло условиям годности аэродромов, с которых предстояло действовать авиации в наступлении на крымском направлении. Погодные условия и состояние покрытия советских аэродромов позволяли использовать авиацию с 18 аэродромов только после высыхания грунта. Это стало возможным только к 7 апреля 1944 г.<sup>3</sup> Возможности использования авиации противником оценивались в 250-270 самолетов с возможностью усиления до 40 самолетов из Румынии<sup>4</sup>.

Успех действий сухопутных войск в Крымской наступательной операции не мог быть гарантирован без завоевания превосходства в воздухе. Для решения этой задачи необходимо было блокировать действия авиации противника, а наиболее эффективным способом достижения поставленной цели являлось уничтожение вражеской авиации на аэродромах<sup>5</sup>. Кроме того, дневными и ночными действиями планировалось измотать противника, чем лишить его возможности активно и эффективно обороняться. Таким образом,

---

<sup>1</sup> Василевский А.М. Дело всей жизни. М., 1989. С. 386.

<sup>2</sup> Савицкий Е.Я. Полвека с небом. М.1988. С. 126.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0127. Л. 119.

<sup>4</sup> Малютина Т.П. История боевых действий советских войск против вооруженных сил королевской Румынии. Воронеж, 2019. С. 320.

<sup>5</sup> Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации). М., 1959. С. 214.

в конце марта 1944 г. был составлен План боевого использования авиации 8-й ВА в операции по уничтожению самолетов противника на аэродромах в Крыму. Документ был окончательно утвержден к 3 апреля 1944 г., отпечатан только в одном экземпляре и имел гриф секретности особой важности<sup>1</sup>. Согласно этого плана, за день до начала советского наступления (в документе обозначен как «Д-1» минус 1) штурмовая авиация наносит удары по вражеским аэродромам Веселое, Курман-Кимельчи и Джанкой. Их прикрывают и осуществляют фото контроль результатов ударов истребители. В это же время бомбардировщики под прикрытием истребителей наносят удары по аэродромам Сарабуз и Колай (в Джанкойском районе) или Сейтлер (Нижнегорский район), использовавшихся немецкой авиацией в качестве аэродромов подскока.

В ночь перед началом наступления применялась другая тактика. Последовательными ударами одиночных самолетов А-20 из 6-й ГБАД разрушать ВПП и летное поле аэродрома Веселое. Легкие ночные бомбардировщики У-2 из 2-й ГНБАД на предельно малой высоте по одиночно атаковали бомбами и пулеметным огнем аэродромы Джанкой и Курман-Кимельчи. Удары по аэродромам противника продолжались и в дневное время после начала наступления 8 апреля 1944 г. Всего за первые сутки на подавление вражеских аэродромов было выполнено 274 самолетовылета для чего выделили 113 т авиационного горючего различных марок<sup>2</sup>.

В целом действия авиации 8-й ВА в Крымской наступательной операции можно разделить на несколько периодов различавшихся интенсивностью полетов и задачами боевой работы:

1 период – сутки до начала наступления и первый день наступления, нанесение упреждающего удара по аэродромам противника и подавление его ПВО;

2 период – с 9 по 10 апреля, время прорыва линий обороны противника

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0127. Л. 38.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0127. Л. 40.



на севере Крыма;

3 период – с 10 по 16 апреля, выход советских армий на оперативный простор и преследование противника до рубежа Севастополя;

4 период – с 17 по 27 апреля – преодоление вражеской обороны в районе г. Севастополя;

5 период – с 28 апреля по 4 мая – перегруппировка сил и подготовка штурма г. Севастополя;

6 период – с 5 по 12 мая – разгром Севастопольской группировки противника.

Успешное наступление советских войск в северной части Крыма, создало благоприятные условия для наступления ОПА на Керченском полуострове. В плане действий авиации 4-й ВА в Крымской наступательной операции было предусмотрено несколько периодов:

1 период – сутки до начала наступления и первый день наступления, нанесение упреждающего удара по аэродромам противника;

2 период – с 11 по 12 апреля, время прорыва обороны противника в Керчи;

3 период – с 13 по 16 апреля, освобождение Керченского полуострова;

4 период – с 17 по 27 апреля преследование и уничтожение противника на дорогах Феодосия – Карасубазар и вдоль Южнобережного шоссе от Феодосии до Севастополя.

Тактические цели и графики боевого использования авиации, взаимодействие с наземными частями строились согласно этой периодизации. Боевые действия 4-й ВА совпадают со 1 по 4 периоды, но начало наступления на Керченском полуострове намечено на 11 апреля.

Однако в план прорыва обороны на Керченском полуострове пришлось внести коррективы и действовать на опережение. Во второй половине дня 10 апреля 1944 г. воздушная разведка обнаружила движение колон противника на запад в районе Керчи. Поэтому командующий ОПА отдал приказ о начале наступления в ночь с 10 на 11 апреля, а не с утра 11 апреля как было

запланировано<sup>1</sup>.

В сложившейся ситуации командующий 4-й ВА приказал увеличить количество самолетовылетов ночной авиации для подавления арьергардов противника. В течение ночи на 11 апреля 1944 г. авиацией освещалась главная полоса вражеской обороны в районе Керчи. Боевые действия пришлось начать не только раньше, но и значительно активизировать преследование отходящих колонн противника. И первый и второй периоды плана действий 4-й ВА были выполнены ранее запланированного срока.

В третьем периоде плана действий авиации 4-й ВА все имеющиеся силы были направлены на разгром отступавших вражеских войск, чем сорвала его попытки закрепиться на промежуточных рубежах обороны на Керченском полуострове. С рассветом 11 апреля, экипажи штурмовиков 214-й и 230-й ШАД приступили к ударам по немецким войскам на дорогах, идущих на запад. Таким образом, благодаря действиям авиации 4-й ВА и ВВС ЧФ было обеспечено успешное наступление войск ОПА, которые 12 апреля совместно с партизанами освободили г. Феодосию.

При наступлении с севера передовые отряды 4-го Украинского фронта при поддержке 8-й ВА осуществляли преследование войск противника, отступавших в направлении Евпатории, Симферополя и Севастополя. Все авиационные части и подразделения были заранее прикреплены к наземным частям. Например, поддержку и прикрытие 19-го ТК с воздуха осуществляли штурмовики из 1-й ГШАД совместно с истребителями 3-го ИАК<sup>2</sup>. Экипажи фронтовой авиации помимо содействия сухопутным войскам продолжали атаковать аэродромы и плавсредства противника в районе Севастополя. При поддержке авиации, войска 4-го Украинского фронта продвинулись на 150 – 200 км и 15 апреля вышли к оборонительным укреплениям на подступах к Севастополю<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> ТИ-2704. «4-я Воздушная армия в Великой Отечественной войне». Монино, 1968. С. 136.

<sup>2</sup> Швабедиссен В. Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации. М., 2007. С. 248.

<sup>3</sup> Королев В.О. Гвардейцы первой штурмовой. М., 1980. С. 80.

Штурмовики и бомбардировщики 4-й ВА группами по 4-8 самолетов преследовали отходящие части 5-го армейского корпуса в направлении на Севастополь по двум дорогам: через Старый Крым и Симферополь и по южнобережному шоссе через Судак и Алушту<sup>1</sup>. Передовые отряды ОПА соединились с войсками 4-го Украинского фронта 13 апреля 1944 г. в районе Карасубазара. После этого авиация 4-й ВА уничтожала войска противника на Южнобережном шоссе, горах Крыма и портах Судак, Алушта, Ялта<sup>2</sup>.

Несмотря на высокие темпы наступления, взаимодействие авиации с сухопутными войсками поддерживалось на высоком уровне. Передовые отряды ОПА 17 апреля 1944 г. преследуя противника вышли на подступы Севастопольского укрепленного района<sup>3</sup>.

Командование 4-го Украинского фронта, выполняя требование Ставки ВГК, планировало захватить Севастополь с ходу. Передовые отряды свою роль выполнили, им удавалось держать темп наступления по 50-60 км в сутки. Однако они не смогли ворваться в Севастопольский укрепленный район на плечах отходящего противника. Основной причиной такой ситуации являлось активные действия вражеской авиации по передовым отрядам 4-го Укр. Ф. Действия советской авиации были скованы ограниченными запасами ГСМ, что привело к снижению количества самолетовылетов в самый решительный момент<sup>4</sup>. В это время произошла перегруппировка советских войск, участвовавших в операции. Решением Ставки ВГК, ОПА перестала быть отдельной и вошла частью сил в подчинение 4-го Украинского фронта, вместе приданными авиационными частями 4-й ВА. Управления и штабы обеих армий были переведены на другие участки советско-германского фронта, К.Е. Ворошилова отозвали из Крыма<sup>5</sup>. В течении нескольких дней, с 16 по 26

---

<sup>1</sup> Гарайс М. 98-я пехотная дивизия (1939–1945). М., 2013. С. 232.

<sup>2</sup> Мощанский И.Б. Трудности освобождения. М., 2009. С. 124.

<sup>3</sup> Скоробогатов С.Б. Действия штурмовой авиации в операции по освобождению Крыма в 1944 году на примере 214-й штурмовой авиационной дивизии // Наука. Общество. Оборона. 2020. № 8 (1). С. 4.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0455. Л. 145.

<sup>5</sup> Журбенко В.М. Освобождение Крыма // Военно-исторический журнал. 1994. № 5. С. 11.

апреля 1944 г. разрозненные атаки сухопутных войск 2-й Гв. А, 51-А и ПА, из-за отставших тылов и значительных потерь, существенных результатов не дали.

Окончательно разгромить врага, учитывая то, что он опирается на мощный оборонительный рубеж, можно было только после всесторонне и тщательно подготовленного штурма. Заручившись поддержкой представителя Ставки ВГК маршала А.М. Василевского, командование 4-го Украинского фронта, не прекращая боевых действий, начало подготовку штурма Севастопольского укрепленного района. В штабах 4-го Украинского фронта и 8-й ВА был разработан новый план боевой работы авиации 8-й ВА в Севастопольской операции. В нем учитывалась необходимость накопления материальных ресурсов, топлива и боеприпасов, перебазирование авиационных частей ближе к району ведения боевых действий и структурные реорганизации в авиации действующей в Крыму<sup>1</sup>.

Согласно графику боевой работы в Севастопольской операции, авиация 8-й ВА в течении трех дней должна была выполнить до 2900 самолетовылетов. В этом документе, оговорено тесное взаимодействие АДД и фронтовой авиации с наступающими сухопутными войсками. Командованием 8-й ВА, было обеспечено перебазирование авиационных частей поближе к предстоящему району боевых действий, организованы передовые аэродромы, накоплены необходимые объемы боеприпасов и ГСМ<sup>2</sup>.

Перед штурмом Севастополя изучена оборонительная система противника. В итоге штурма Севастополя с 5 мая 1944 г. советские войска при поддержке авиации, преодолели первую полосу обороны к 8 мая, а на следующий день прорвали основной рубеж Севастопольской обороны. Главное событие Крымской наступательной операции – благодаря хорошей авиационной поддержке к 19:00 9 мая 1944 г. город и морская крепость Севастополь был взят советскими войсками, и теперь в руках гитлеровцев

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0717037. Д. 0056. Л. 24.

<sup>2</sup> Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне. М., 1968. С. 271.

оставалась лишь небольшой участок земли в районе мыса Херсонес. 12 мая 1944 г. оставшиеся на Крымском полуострове солдаты Вермахта были уничтожены или попали в плен<sup>1</sup>.

Основные события связанные с действиями советской авиации происходили над морем, на путях эвакуации 17-й армии вермахта в Румынию. Всего по указанию главнокомандующего военно-морским флотом нацистской Германии К. Дёница более 190 немецких и румынских военных кораблей, а также торговых судов находились в море<sup>2</sup>. На основе данных воздушной разведки советская авиация подвергала суда и корабли массированным атакам. Кроме того, погрузка на корабли производилась в под огнем артиллерии и налетами советской авиации<sup>3</sup>.

Советские войска в ночь на 12 мая 1944 г. прорвали последние оборонительные позиции «аварийного рубежа» на мысе Херсонес, а к 12 часам дня завершили разгром вражеской группировки в Крыму<sup>4</sup>.

Таким образом, в планах советского командования по освобождению Крыма советской авиации была отведена одна из ведущих ролей. Разработкой плана военных действий в Крыму занималась Ставка Верховного Главнокомандования Советских вооруженных сил, штабы фронтов, воздушных армий и флота.

Основные задачи для действий фронтовой авиации, ВВС флота были предусмотрены еще на этапах стратегического планирования. Согласно планов боевых действий 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии для 4-й, 8-й ВА и ВВС Черноморского флота были составлены графики боевой работы авиации по дням с указанием общего напряжения, распределения сил, целей. Авиация Гражданского воздушного флота, войск

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 500. Оп. 0012480. Д. 0097. Л. 78.

<sup>2</sup> Nitu V. Last stand in Crimea – 1944. URL: <http://www.worldwar2.ro/arr/?article=775> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 500. Оп. 0012480. Д. 0082. Л. 64.

<sup>4</sup> Великая Отечественная война. 1941—1945: документы и материалы Т. 1: Роль Крыма в войне. М., 2014. С. 120.

противовоздушной обороны и дальнего действия привлекались для выполнения специфических задач направленных на более эффективное достижение основной цели – освобождение Крымского полуострова. Штабами заготавливались необходимые для ведения боевых действий запасы боеприпасов, ГСМ и продовольствия.

Большую роль в стремительном наступлении войск Красной армии в Крымской наступательной операции, штурме Севастопольского укрепленного района и срыва эвакуации противника сыграла фронтовая авиация, авиация ЧФ, Авиация дальнего действия и гражданский воздушный флот.

### **1.3. Состав и структура советской и немецкой авиации в борьбе за Крым**

В операциях третьего периода Великой Отечественной войны, проведенных на центральном и южном фланге советско-германского фронта, с очевидностью была доказана возросшая сила Красной армии и превосходство советской техники и военной науки.

В действиях советских Военно-Воздушных Сил этого периода войны характерны сосредоточение на главных направлениях наступления сухопутных войск крупных сил авиации на узком участке фронта. Для решения основных задач, широко применялись маневры авиационных корпусов и дивизий из резерва Верховного Главнокомандования, концентрация значительных сил Авиации дальнего действия для решения задач в интересах фронта. Широко применялась стратегия координации действий между несколькими воздушными армиями фронтовой авиации, авиацией дальнего действия и авиацией флотов под единым руководством для в рамках одной операции<sup>1</sup>.

Военная авиация в зависимости от тактико-технических характеристик, решаемых задач и применяемого вооружения подразделялась на основные

---

<sup>1</sup> Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1977. С. 285.

роды: истребительная, штурмовая, бомбардировочная и разведывательная.

Боевые действия Северо-Кавказского фронта, а с 15 ноября 1943 г. Отдельной Приморской армии обеспечивала авиация 4-й ВА. К октябрю 1943 г. в боевом составе 4-й ВА находилось около 650 самолетов различных типов, из них 136 бомбардировщиков, 298 истребителей, 177 штурмовиков, 17 разведчиков и около 20 транспортных, связных и санитарных самолетов<sup>1</sup> (см. табл. 1).

Истребительная авиация была сосредоточена в двух дивизиях – 229-й и 329-й. Рассмотрим их подробнее. Так, в состав 229-й ИАД входили четыре полка. Это гвардейский 42-й ГИАП, вооруженный самолетами Як-1, 88-й, 249-й и 790-й ИАП, воевавшие на самолетах ЛаГГ-3.

В 1941 году Як-1 был новым и перспективным типом истребителя. В течение войны был выпущен 8721 самолет Як-1 всех вариантов. В конце 1943 г. над Крымом использовалась модификация Як-1Б, отличавшаяся наличием каплевидного фонаря кабины пилотов, серийное производство которой было организовано с середины 1943 г.

Вторым из истребителей нового поколения (наряду с МиГ-3 и Як-1), принятых на вооружение перед войной был Лагг-3. В течение Великой Отечественной войны применялся в качестве истребителя, перехватчика, бомбардировщика и разведчика. Он был уникален среди истребителей того времени, потому что имел цельнодеревянную конструкцию. Было построено более 6500 самолетов ЛаГГ-3. На начало 1944 года, ЛаГГ-3 66-й серии продолжал оставаться основным советским истребителем, использовавшимся в Крыму. Командир 88-го ИАП майор В.И. Максименко отмечал, что летно-тактические данные ЛаГГ-3 уступают всем современным отечественным и иностранным типам истребителей, что на вертикальном маневре он вял и тяжел, но его взлет и посадка просты и доступны<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. М.; Л., 1950. Вып. 5. С. 6.

<sup>2</sup> Лавриненко И., Пекарш А. Конец саги о «ЛаГГе». URL: <https://warspot.ru/10117-konets-sagi-o-lagge> (дата обращения: 12.08.2021).

Отдельной темой является аварийность и техническая ненадежность устаревших к моменту освобождения Крыма истребителей ЛаГГ-3 и Як-1, которая, безусловно, сказалась на результатах боев, невыполнения боевых заданий и потерь.

329-я ИАД вступила в бой с ноября 1943 г. В ее составе были три полка: 57-й ГИАП, 101-й ГИАП и 66-й ИАП, только что получившие на вооружение самолеты Белл П-39 «Аэрокобра» американского производства. Из 9558 произведенных в США самолетов П-39 в Советский Союз по ленд-лизу были поставлены 4773 машины модификаций Р-39N и Р-39Q. Для улучшения летных характеристик самолет Р-39N имел уменьшенную массу горючего и броневой защиты. Самолет Р-39Q оснащался двумя подкрыльевыми крупнокалиберными 12,7 мм пулеметами.

Штурмовая авиация 4-ой ВА была представлена двумя дивизиями: 214-й и 230-й ШАД. Они были укомплектованы одноместными самолетами Ил-2 и двухместными Ил-2М, где в экипаж к летчику для защиты самолета от атак вражеских самолетов был добавлен воздушный стрелок. Самый массовый самолет Великой Отечественной войны – Бронированный одномоторный штурмовик с деревянным хвостовым оперением Ил-2. Одноместная модификация выпускалась с 1941 г. Первые двухместные Ил-2М были применены с большим эффектом в октябре 1942 г.

214-я ШАД состояла из четырех полков: 190-го, 502-го, 622-го ШАП вооруженных Ил-2М и 805-го ИАП на ЛаГГ-3, использовавшихся для сопровождения ударных групп. На этих самолетах имелись направляющие для реактивных снарядов РС-82, которые позволяли выполнять задачи по атаке наземных объектов. 230-я ШАД состояла из восьми полков: 7-го и 43-го ГШАП, 103-го, 210-го, 765-го и 805-го ШАП на штурмовиках Ил-2М, а также 863-го и 979-го ИАП вооруженных истребителями ЛаГГ-3.

Бомбардировочная авиация в составе семи полков была собрана в 132-й БАД. 63-й ГБАП, 244-й, 277-й БАП имевшие на вооружении по 20 самолетов американской фирмы Дуглас, модификаций А-20-Б и А-20-Ж, применялись в



качестве дневных бомбардировщиков. Поступавшие в СССР по ленд-лизу самолеты А-20 в документах различных подразделений получили разные обозначения: «Бостоны-3» (сокращенно Б-3), А-20-Б, А-20-С, А-20-Д, А-20-Ж. В СССР бомбардировщики А-20 впервые вступили в бой в мае 1942 г. и использовались на всех фронтах до конца войны. Самолеты серии А-20-Б/С/Д имели остекленную носовую часть. Штурмовой вариант А-20-Ж отличался неостекленной носовой частью и местом штурмана или бомбардира в хвосте.

Один полк из 132-й БАД, 367-й БАП был вооружен бомбардировщиками ДБ-3. Еще два полка дивизии, 46-й ГНБАП и 889-й НБАП, укомплектованы ночными бомбардировщиками У-2ЛНБ. Эти тихоходные и малозумные самолеты очень активно использовались по ночам. Легкий ночной бомбардировщик У-2ЛНБ, производился с 1941 г. до 1953 г. Всего было построено более 33000 экземпляров всех модификаций.

В 650-м БАП на вооружении стояли устаревшие бомбардировщики Р-5 и Су-2. Самолет Р-5 до начала 1940-х гг. был основным образцом разведчика, легкого бомбардировщика и штурмовика в СССР, всего было выпущено более 5000 экземпляров<sup>1</sup>.

Самолет Су-2 состоял на вооружении в СССР с июня 1940 г. применялся на фронте с начала войны как дневной бомбардировщик, штурмовик и ближний разведчик. Всего построено 877 экземпляров. Был снят с производства в апреле 1942 г., а в конце 1943 г. прекращено использование на фронте<sup>2</sup>.

Разведкой для армии занимался 366-й ОРАП, имевший на вооружении самолеты Пе-2Р и «Бостон-3» Б-3. Основным отличием разведчика Пе-2Р от бомбардировщика являлась установка фотоаппарата АФА-1 в бомболюке. Его выдавали выпуклые створки фото-отсека и подвесные баки. Так как содержимое кассет АФА было ценнее самого самолета, экипажи стремились

---

<sup>1</sup> Самолеты Великой Отечественной войны. М., 2016. С. 126.

<sup>2</sup> Котельников В.Р. Самолеты второй мировой войны: Ближние разведчики, корректировщики и штурмовики // Моделист-конструктор. 2003. Спецвып. № 1. С. 38.

как можно быстрее доставить ценную информацию командованию.

Кроме того, в составе 4-й ВА имелась 55-я ОКРАЭ, которая проводила аэрофотосъемку мест боев на самолетах Ил-2КР. Ил-2КР корректировщик и ближний разведчик оснащенный фотоаппаратурой и более мощной радиостанцией, а стрелок радист выполнял функции артиллерийского наводчика. В состав 4-й ВА входили и несколько отдельных эскадрилий связи на самолетах У-2, в основном гражданских модификаций, мобилизованных для фронта<sup>1</sup>.

Воздушную поддержку действий войск 4-го Украинского фронта обеспечивала 8-я ВА. К ноябрю 1943 г. в состав 8-й ВА входило около 680 самолетов различных типов: 159 бомбардировщиков, 301 истребитель, 238 штурмовиков, 20 разведчиков и около 20 единиц транспортных, связных и санитарных самолетов<sup>2</sup> (см. табл. 2). За следующие 6 месяцев это количество неоднократно менялось вследствие потерь, восстановления самолетов в ходе ремонтов и пополнения новой материальной частью.

Штурмовиками Ил-2 в двухместной модификации были вооружены:

– 1-я ГШАД, состоящая из 74-го, 75-го 76-го и 136-го ГШАП<sup>3</sup>;

– 7-й штурмовой авиационный корпус, в который входили 206-я ШАД, состоящая из 503-го, 806-го и 807-го ШАП и 289-я ШАД, состоявшая из 232-го, 686-го, 947-го ШАП. В состав корпуса входила 236-я ИАД, но она не участвовала в боевых действиях на крымском направлении. Дивизия находилась в резерве 8-й ВА и боевых действий не производила<sup>4</sup>.

Истребители Як-1, Як-7Б, Як-9Д и Як-9Т находились на вооружении 3-го ИАК, в котором были собраны 265-я ИАД состоящая из 291-го, 402-го и 812-го ИАП и 278-я ИАД, состоящая из 15-го, 43-го 274-го ИАП.

Модификация Як-7Б производилась с конца 1941 г. на основе двухместного учебно-тренировочного самолета. Всего было построено

---

<sup>1</sup> Вершинин К.А. Четвертая воздушная. М., 1975. С. 248.

<sup>2</sup> Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С.Н. Ткаченко. М., 2014. С. 168.

<sup>3</sup> Губин Б.А. Восьмая воздушная. М., 1980. С. 164.

<sup>4</sup> Исаенко Н.Ф. Вижу противника! Киев, 1981. С. 170.

примерно 5000 самолетов. Самолет Як-9Д был создан в результате усовершенствования экспериментального истребителя Як-7ДИ и отличался увеличенной дальностью полета. Самолеты стали поступать на вооружение в феврале 1943 г. Модификация Як-9Т поступила на фронт с начала 1943 г. Самолет был вооружен противотанковой пушкой 37 мм и узлами подвески для бомб.

Истребителями Як-1 и Як-9 были вооружены 117-й ГИАП, 267-й и 611-й ИАП из 236-й ИАД. Но эти подразделения в основном действовали против Никопольского плацдарма и с 20 января 1944 г. были отозваны в резерв СВГК.

На истребителях американского производства П-39 сражались летчики 16-го, 100-го, 104-го ГИАП, входившие в состав 9-й ГИАД. С ноября по декабрь 1943 г. эти части прикрывали переправы через Сиваш и осуществляли воздушную блокаду Крымской группировки противника. С 10 января 1944 г. дивизия была выведена в резерв СВГК<sup>1</sup>.

В декабре 1943 г. к боевым действиям на Крымском направлении приступила 6-я ГИАД. Дивизия имела смешанный самолетный парк: 9-й ГИАП вооружен самолетами П-39, 31-й ГИАП и 73-й ГИАП вооружены самолетами Як-1Б, Як-7Б и 85-й ГИАП – самолетами Як-1Б и Як-9.

Бомбардировочная авиация армии была сосредоточена в двух дивизиях. Ночные задания самолетах У-2 выполняла 2-я ГНБАД в составе 25-го, 60-го, 61-го, 77-го ГВНБАП, а днем работала 6-я ГвБАД в составе 10-го ГвБАП вооруженного самолетами А-20-Б и А-20-Ж, 134-го и 135-го ГвБАП вооруженных Пе-2<sup>2</sup>.

Пикирующий бомбардировщик Пе-2 был двухмоторным цельнометаллическим самолетом с двух-килевым оперением. Экипаж 3 человека. С 1943 г. Пе-2 был самым массовым типом бомбардировщика в советских ВВС. Всего выпущено 11202 самолетов<sup>3</sup>. Разведывательные задания

---

<sup>1</sup> Марчуков А.В. Герои-покрышкинцы о себе и своем командире. М., 2014. С. 72.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 118.

<sup>3</sup> Котельников В.Р. Пикирующий бомбардировщик Пе-2 // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2004. № 56. С. 24.

для 8-й ВА выполнял 8-й ОРАП на самолетах Пе-2Р.

Кроме того, в боевых действиях принимали участие вспомогательные подразделения: 406-й НБАП, 8-й ОПС, 214-я, 383-я, 408-я, 410-я, 419-я, 581-я ОАЭ связи на самолетах У-2; 678-й ОТАП на самолетах Ли-2; 5-й ОСАНАП, оснащенный санитарными самолетами С-2; 87-й ГвОАП ГВФ на транспортных Ли-2; 23-я, 61-я, 68-я ОКРАЭ, на модификациях самолетов Ил-2, Як-1, Як-7б и У-2, предназначенных для корректировки артиллерийского огня<sup>1</sup>. Ли-2 – двухмоторный пассажирский и транспортный самолет, лицензионная копия американского Дуглас DC-3, который начали производить в СССР еще до войны.

Состав авиации Военно-воздушных сил Черноморского флота принимавших участие в освобождении Крыма к октябрю 1943 г. прошел преобразование как технически, так и организационно (см. табл. 3). Новые типы самолетов осваивались в частях ВВС ЧФ по ходу ведения боевых действий. Авиация флота выполняла задачи по защите побережья Азовского и Черного морей, снабжению крымских партизан и должна была парализовать движение на морских коммуникациях противника для морской блокады Крыма<sup>2</sup>.

Осенью 1943 г. в боевом составе ВВС ЧФ находились 198 исправных боевых самолетов различных типов. Из них 18 бомбардировщиков, 91 истребитель, 39 штурмовиков, 15 разведчиков и 35 торпедоносцев<sup>3</sup>.

Штурмовая авиация, вооруженная самолетами Ил-2М, была представлена 8-м ГШАП, 47-м ШАП из 11-ой ШАД, а 23-м отдельным ШАП. Для ударных заданий использовалась модификация Ил-2 с двумя пушками НС-37, калибра 37 мм и боезапасом по 50 снарядов<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С.Н. Ткаченко. М., 2014. С. 175.

<sup>2</sup> ГАРК. Ф. П-151. Оп. 1. Д. 328. Л. 128.

<sup>3</sup> Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 51.

<sup>4</sup> Денисов К. Скадовская авиационная группа // Военно-исторический журнал. 1979. № 1. С. 51.

Истребительная авиация представлена самолетами П-39 из 11-го ГИАП, входившего в 1-ю МТАД. Истребители Як-1, Як-9Д из 6-го ГИАП, а также самолеты Як-1, Як-7Б из 9-го ИАП применялись в основном для сопровождения и прикрытия штурмовиков.

25-й ИАП из 4-й ИАД сражались на самолетах ЛаГГ-3. В 7-м и 62-м ИАП применялись П-40 модификаций К и N. П-40 всех модификаций было произведено почти 14 тысяч, из них 2243 самолета были поставлены в СССР. Черноморские П-40 «Киттихауки» проявили себя в боях в основном, как штурмовики и истребители ПВО. В 7-м ИАП на вооружении стояла эскадрилья английских истребителей Спитфайр-5б. С весны 1943 г. в СССР по ленд-лизу поступило 143 самолета модификации Mk.VB. Самолет обладал хорошими маневренными качествами на вертикалях. По мощи секундного залпа эта модификация превосходила все советские истребители до конца 1943 г. Среди недостатков, отмечались трудности при эксплуатации с грунтовых аэродромов. Сильное вооружение и хорошие высотные данные, использовались в противовоздушной обороне черноморских портов.

В тоже время в 62-м ИАП ВВС ЧФ в качестве ночных истребителей применялись совсем устаревшие И-15бис и И-153. Эти самолеты накануне войны были основными самолетами советской штурмовой авиации. Обе модели одноместного истребителя, разработаны под руководством Н.Н. Поликарпова и являлись бипланом смешанной конструкции с открытой кабиной. И-15бис состоял на вооружении в СССР с начала 1938 г. и с успехом применялся во всех конфликтах до начала Великой Отечественной войны. Применялся в качестве истребителя и штурмовика с начала Великой Отечественной войны до конца 1943 г. И-153 состоял на вооружении в СССР с весны 1939 г. В июне 1941 г. занимал второе место по численности в парке советских истребителей после И-16. Истребитель И-153 применялся на всех фронтах до конца 1942 г., но его боевые характеристики уже не отвечали современным реалиям войны, хотя в системе ПВО применялся до конца 1943 г. как ночной истребитель, а на Северном флоте и Дальнем Востоке сохранялся

до 1945 г. В ноябре 1943 г. началось формирование 43-го ИАП на самолетах П-39, успевшего принять участие в боях над Крымом.

Минно-торпедная и бомбардировочная авиация была сосредоточена в 1-й МТАД, включавшая 36-й ДБАП (затем переименован в МТАП), 40-й ПБАП и 5-й ГМТАП. В 36-м МТАП использовались обозначения А-20Ж для торпедоносцев, Б-3 и А-20С для бомбардировщиков. Самолеты могли нести одну (очень редко две) торпеду на внешней подвеске. С начала 1944 г. в дивизии освоен топ-мачтовый метод бомбометания, показавший более эффективные результаты<sup>1</sup>.

Пикирующими бомбардировщиками Пе-2 был вооружен 40-й ПБАП. В условиях Черного моря эти самолеты действовали довольно успешно и потопили ряд крупных транспортов. А 5-й ГМТАП был вооружен самолетами Ил-4Т в варианте торпедоносца, при этом самолеты в основном занимались постановкой морских мин или несли бомбовую нагрузку<sup>2</sup>.

Сбором разведывательных данных для флота занимался 30-й ОРАП. В трех эскадрильях полка имелись различные типы авиатехники: двухмоторные советские Ил-4 и американские «Дуглас» использовавшиеся для проведения разведки на большом расстоянии, одномоторные, одноместные американские самолеты П-40Е «Киттихаук». Обычно в хвостовой части таких П-40 устанавливали один плановый фотоаппарат.

Разведкой над морем занимался отдельный 119-й МРАП на самолетах «Дуглас Б-3» и летающих лодках МБР-2. Эти же самолеты, из 18-й, 60-й и 82-й МРАЭ эпизодически применялись в роли ночных бомбардировщиков. Морской ближний разведчик МБР-2 представлял собой летающую лодку, одномоторный самолет смешанной конструкции из металла и дерева<sup>3</sup>.

На вооружении авиации войск ПВО, представленной 2-й ГИАД ПВО, состояли различные типы истребителей (см. табл. 4). 38-й ГИАП ПВО имел на

---

<sup>1</sup> Смирнов А.А. Боевая работа советской и немецкой авиации. М., 2006. С. 190.

<sup>2</sup> Морозов М. Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем // История авиации. 2003. № 1. С. 14.

<sup>3</sup> Котельников В.Р. Самолеты второй мировой войны: Гидросамолеты. 1939-1945 // Моделист-конструктор. 2003. Спецвып. № 2. С. 54.

вооружении самолеты Як-1б и П-40 «Киттихаук». Весной 1944 г. получил новые самолеты и к 1 апреля 1944 г. имел в боевом составе только Ла-5 и «Киттихауки». Ла-5 являлся дальнейшим развитием истребителя ЛаГГ-3 под мотор М-82. Представлял собой одноместный самолет деревянной конструкции с закрытой кабиной и убирающимся шасси, с августа 1942 г. выпустили 10 003 Ла-5 всех вариантов. На вооружении 83-го ГИАП стояли самолеты П-40 разных модификаций. В 84-м ГИАП ПВО на вооружении стояли самолеты Як-1б и Як-7б, а с апреля 1944 г. в полк поступили новые самолеты Як-9.

Для выполнения массовых перевозок грузов, пассажиров и связи использовались подразделения ГВФ (см. табл. 5). Во 2-м авиационном транспортном полку (АТП) из 1-й авиационной транспортной дивизии (АТД) ГВФ использовались транспортные самолеты Ли-2 и их гражданская модификация ПС-84, а также поставлявшиеся по ленд-лизу их аналоги, американские самолеты С-47. Все самолеты были оснащены встроенным оборонительным вооружением из нескольких пулеметов и при полете строем представляли из себя грозного воздушного противника для вражеских истребителей.

Обеспечением связи с фронтами в 10-м АП 3-й ОАДС ГВФ занимались самолеты ПС-40 (ПС-41) и ПС-43, а также различные модификации Р-5, ПР-5 и У-2, С-2, С-3 и СП в 11-м АП 3-й ОАДС ГВФ<sup>1</sup>. В 87-м ГвОАП ГВФ на вооружении стояли транспортные Ли-2. Основными самолетами, использовавшимися в 9-м ОАП ГВФ и 1-й ОАЭ ГВФ во время освобождения Крыма были устаревшие самолеты бипланы, семейств У-2 и Р-5<sup>2</sup>. Вооружения самолеты не несли, летчики могли рассчитывать только на свое мастерство и выдержку, на маневренность и надежность самолета<sup>3</sup>. Самолет У-2 имел несколько модификаций: пассажирский трехместный (СП), санитарные У-2С-

---

<sup>1</sup> Филиппов В.В. Авиационные группы и полки Гражданского воздушного флота. СПб., 2020. С. 141.

<sup>2</sup> Головчанский А.С. Гражданская авиация России. М., 2003. С. 584.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0143. Л. 28.

1 и У-2С-3, предназначенные для перевозки от 1 до 4 раненых (зачастую в документах обозначались как С-1, С-2, С-3)<sup>1</sup>. Самолеты Р-5 (в ГВФ обозначался как П-5) были представлены в двухместном варианте и четырехместном с закрытой кабиной, обозначавшиеся ПР-5.

Самолет ПС-40 (ПС-41) гражданское обозначение пассажирской/почтовой модификации самолета СБ-2 (Скоростной бомбардировщик), а ПС-43 являлся гражданским обозначением самолета БШ-1 (Бронированный штурмовик), производившегося в СССР по лицензии американского легкого бомбардировщика V-11 Vultee<sup>2</sup>.

Полки АДД, принимавшие участие в Крымской наступательной операции, были вооружены самолетами Ил-4, Б-25 и А-20 (см. табл. 6)<sup>3</sup>. Свой вклад в освобождение Крыма внесли 10 полков: 3-й, 5-й, 8-й, 9-й, 10-й, 18-й, 19-й, 20-й, 21-й и 24-й гвардейские АП ДД вооруженные Ил-4<sup>4</sup>. Ил-4 (до 1942 г. назывался ДБ-3Ф) двухмоторный цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси. С 1937 по 1945гг. было выпущено 6785 экземпляров<sup>5</sup>.

Кроме того, еще в 4 полках АДД применялись американские бомбардировщики Б-25 «Митчелл», поступавшие в СССР по ленд-лизу. Самолетами Б-25, модификаций С, D и J были вооружены 13-й, 14-й, 15-й, 22 - й, гвардейские АП ДД. Из 5815 построенных самолетов в СССР было поставлено 862 машины. Самолет В-25 модификации J выпускался в США в соответствии с требованиями Советской авиации<sup>6</sup>.

Американские бомбардировщики А-20-Ж «Бостон», поступавшие в СССР по ленд-лизу использовались в 26-м и 27-м гвардейских авиационных полках ночных охотников блокировщиков АДД в качестве ударных машин.

---

<sup>1</sup> Бабийчук А.Н. Человек, небо, космос. М., 1979. С. 200.

<sup>2</sup> Котельников В.Р. «Американцы» в России. М., 1999. С. 86.

<sup>3</sup> Перечень № 9 соединений и частей Авиации дальнего действия со сроками их вхождения в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны. Директива ГШ ВС СССР №168906 от 02.08.1956 г.

<sup>4</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. М., 2004. С. 122.

<sup>5</sup> Котельников В.Р. Ил-4. «Воздушные крейсера» Сталина. М., 2009. С. 14.

<sup>6</sup> Котельников В.Р. Авиационный ленд-лиз. М., 2015. С. 112.



Советской авиационной группировке в боях за освобождение Крыма в 1943-1944 гг. противостояли различные части люфтваффе и ВВС Германских союзников. С октября 1943 г. по апрель 1944 г. на Керченском полуострове базировалась часть сил 1-го Авиакорпуса (I. Fliegerkorps) 4-го Воздушного Флота (Luftflotte 4) люфтваффе (Luftwaffe)<sup>1</sup>.

Бомбардировочную авиацию представляли «Юнкерсы» Ю-87 модификаций Ju-87D-1/3/5 из III./SG3 и расположившаяся на полуострове румынская 3-я группа пикировщиков на Ю-87 (Grupul 3 Pikaaj)<sup>2</sup>.

Истребительная авиация была вооружена самолетами Me-109, модификации Vf-109G-6 сосредоточенных в группе I./JG52 и II./JG52, а также 9./JG52 и Vf-109G-4 в хорватском отряде истребителей 15.(Kroat)/JG52. При этом после 2 ноября I./JG52 стала действовать в основном над северной частью Крыма. Каждый третий летчик из состава этой авиагруппы был асом, имевшим на счету от 50 до 200 воздушных побед. Они представляли серьезнейшую угрозу для советской авиации<sup>3</sup>.

В конце 1943 г. использовались ночные истребители Me-110 модификаций Vf-110D-3, E-1, E-3 из состава 5./NJG200 и «Разведывательной береговой эскадрильи Крым» (KüstenstaffelKrim)<sup>4</sup>. Румынские истребители IAR-81C из Escadrila 49 Vanatoare и разведчики IAR-39 из Escadrila 20 Observatie базировались на аэродроме Саки. Части люфтваффе, установленные в Крыму, по данным радиоразведки 8-й ВА, на начало декабря 1943 г. представлены в табл. 7<sup>5</sup>.

Кроме того, авиационной разведкой 8-й ВА было вскрыто базирование немецкой авиации на аэродромах Джанкой и Сейтлер, отмечалось присутствие вражеских самолетов на аэродроме Калининдорф (в 55 км западнее Джанкоя).

Периодически действовали в Крыму 1-я и 3-я группы бомбардировочной

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 500. Оп. 0012480. Д. 0097. Л. 26.

<sup>2</sup> Roba J.-L., Crăciunoiu C. Romanian Black Hussars. Bucharest, 1998. P. 54.

<sup>3</sup> Боевые операции Люфтваффе. М., 2009. С. 320.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20214. Оп. 0000001. Д. 0020. Л. 286.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0005. Л. 6.

эскадры KG55 (I./55 и III./55) и 1-я группа бомбардировочной эскадры KG4 (I./KG4) вооруженные самолетами Хе-111 (He-111H).

На 1 ноября 1943 г. общая численность находящейся в Крыму немецкой авиации оценивалась приблизительно в 140 боевых самолетов, из этого числа было 36 истребителей и 49 пикирующих бомбардировщиков<sup>1</sup>.

С 4 февраля по 5 сентября 1944 г. командованию корпуса подчинялось группа предназначенная для обороны побережья Крыма «Авиакомандование "Черное море"» (SeefliegerführerSchwarzesMeer).

По данным авиационной разведки 4-й ВА к началу декабря 1943 г. немецкая авиация базировалась в Крыму на нескольких аэродромах (см. табл. 8)<sup>2</sup>.

Таким образом, по расчетам разведывательных отделов воздушных армий, общая группировка авиации противника в Крыму составляла 300-350 самолетов<sup>3</sup>. Советской авиации противостояла 9-я дивизия противовоздушной обороны (Flak-Division) генерала В. Пикерта (W. Pickert), имевшая 134 орудия калибра 88 мм, 52 зенитные пушки калибра 37 мм и 334 зенитных автомата калибра 20 мм<sup>4</sup>. Для контроля воздушной и морской обстановки по всему Крыму были расположены радиолокационные станции<sup>5</sup>.

Группировка немецкой авиации включала в себя легкие ночные бомбардировщики Го-145 (Go-145) из (NSGr6), дальние разведчики До-217 (Do-217M), Хе-111 (He-111H) и Me-110 (Bf-110) из (Aufkl.1(F)/Nacht, KuestaKrim), ближние разведчики ФВ-189 (FW-189) из 1.(H)/21).

В Севастополе размещалась база противолодочных и спасательных самолетов БВ-138 (BV-138C) (1./SAGr125), которые в советских документах часто ошибочно называли ГА-140 или «Гамбург»<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Кузнецов А.Я. Большой десант. Керченско-Эльтигенская операция. М., 2011. С. 62.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0005. Л. 7.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0005. Л. 5.

<sup>4</sup> Пикерт В. От Кубани до Севастополя. М., 2016. С. 108.

<sup>5</sup> Forczyk R. Where the Iron Crosses Grow: The Crimea 1941–44. Oxford, 2014. P. 236.

<sup>6</sup> Морозов М. Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем // История авиации. 2003. № 1. С. 16.

С декабря 1943 г. в боевых действиях над Крымом люфтваффе стали применять самолеты ФВ-190 (FW-190) из штурмовой группы II./SG2. Эти самолеты могли использоваться в качестве бомбардировщиков, а после сброса бомбовой нагрузки, вести маневренный воздушный бой<sup>1</sup>.

Перед наступлением советских войск в Крымской наступательной операции (по состоянию на 1 апреля 1944 г.), на аэродромах Крыма находилось всего лишь 126 вражеских самолетов. А к завершающему этапу операции за Севастополь (по состоянию на 25 апреля 1944 г.), немецкая авиационная группировка сократилась до критического минимума в 46 самолетов.

В начале апреля 1944 г. люфтваффе имели в Крыму только одну истребительную группу II./SG2, на самолетах ФВ-190 (FW-190) и группу 6./JG52 вооруженную самолетами Me-109. Пикирующие бомбардировщики Ю-87 (Ju-87D) были сосредоточены в III./SG2, а тяжелые истребители Me-110 (Bf-110) из II./ZG1, использовались для прикрытия морских конвоев из Крыма в Одессу и Румынию.

Для снабжения 17-й армии в Крыму в октябре 1943 г. в районы Одессы и Умани из Италии были переброшены значительные силы транспортной авиации<sup>2</sup>. Военно-транспортная авиация была представлена самолетами Ю-52 (Ju-52), из групп II. и III./TG3 и I/TG1, I. и II./TG2, I./TG4. Их основной целью была доставка грузов в Крым и вывоз раненых. В качестве транспортных самолетов применялись Хе-111 (He-111) из TGr.30 и I./LLG1<sup>3</sup>.

С ноября 1943 г. и до начала мая 1944 г., самые крупные самолеты люфтваффе Me-323 (Me-323E) группы I/TG 5 регулярно выполняли полеты из Одессы в Севастополь и обратно<sup>4</sup>. Кроме того, воздушные перевозки проводили 105-й, 106-й и 107-й отряды военно-транспортной авиации Румынии на самолетах SM-82 и P.108C/T. Организация работы немецкой

---

<sup>1</sup> Смирнов А.А. Боевая работа советской и немецкой авиации. М., 2006. С. 320.

<sup>2</sup> Hillgruber A. Die Raumdung der Krim 1944. Heft 9. Berlin; Frankfurt am Main, 1959. P. 22.

<sup>3</sup> Дегтев Д. Воздушные извозчики вермахта. М., 2013. С. 187.

<sup>4</sup> Заблотский А.Н. «Воздушные мосты» Третьего рейха. М., 2013. С. 180.

транспортной авиации позволила оперативно возмещать потери в личном составе частей и соединений 17-й армии вермахта в Крыму<sup>1</sup>.

Таким образом, в структуре 4-й и 8-й воздушных армий и Военно-воздушных сил Черноморского флота присутствовали несколько родов авиации: бомбардировочная, истребительная, штурмовая, разведывательная и вспомогательная для выполнения различных видов боевых заданий. Структуры гражданского воздушного флота, Авиации войск ПВО и Авиации дальнего действия представляли собой единственный род авиации: транспортная, или истребительная, или бомбардировочная для выполнения специализированных заданий. Совокупность всех видов авиаций позволяла выполнять все виды боевых заданий, поставленных командованием.

В составе авиационных подразделений находились как устаревшие типы самолетов, так и новейшие, позволявшие добиваться превосходства над противником на поле боя. На вооружении стояли различные модификации боевой техники советского производства, а также поступавшие в СССР от союзников по программе ленд-лиза.

Советской авиации в боях за освобождение Крыма в 1943—1944 гг. противостояли опытные, хорошо подготовленные, хотя не слишком многочисленные части люфтваффе и ВВС Германских союзников.

Количественный и качественный состав авиации противоборствующих сторон в борьбе за Крым соответствовал общему соотношению сил на этом участке советско-германского фронта и позволял рассчитывать на успешное выполнение поставленных перед советской авиацией задач.

---

<sup>1</sup> Gundelach K. Chronik Kampfgeschwader 4 «General Wever». Stuttgart, 2013. P. 122.

## **2. СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В ПЕРИОД ПОДГОТОВКИ КРЫМСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ (ОКТЯБРЬ 1943 – АПРЕЛЬ 1944 ГГ.)**

### **2.1. Боевая работа 4-й воздушной армии над Керченским полуостровом**

Началом периода непосредственно боевых действий за освобождение Крымского полуострова принято считать ночь на 31 октября 1943 г.<sup>1</sup> После завершения Новороссийско-Таманской стратегической наступательной операции 9 октября 1943 г. к берегу крымского полуострова подошли части Северо-Кавказского фронта. В ходе боев с 9 сентября по 9 октября 1943 г. советская авиация потеряла около 240 самолетов<sup>2</sup> и нуждалась в пополнении.

Захват косы Тузла позволил установить на ней дальнобойные орудия и начать обстрел побережья Керченского полуострова в районе Эльтигена, занятого противником. С этого момента, войска Северо-Кавказского фронта были готовы освобождать Крым.

Основными задачами, поставленными перед войсками Северо-Кавказского фронта были форсирование Керченского пролива и переправа на плацдармы в Крыму своих соединений и частей, что являлось подготовкой для наступательной операции по освобождению Крыма<sup>3</sup>.

4-я Воздушная Армия под командованием генерал-полковника авиации К.А. Вершинина поддерживала действия войск Северо-Кавказского фронта (20 ноября 1943 г. был переименован в Отдельную Приморскую армию).

В составе 4-й ВА и частей ВВС ЧФ, которые должны были принять участие в боях в ходе Керченско-Эльтигенской операции, находилось 911 боевых машин. Из этого количества боеготовыми числились 789, в том числе 354 истребителей 242 штурмовика.

---

<sup>1</sup> Кононенко В.М. Керченско-Эльтигенская десантная операция. М., 1954. С. 4.

<sup>2</sup> Бухнер А. Восточный фронт. М., 2013. С. 111.

<sup>3</sup> Литвин Г.А. Освобождение Крыма. М., 1994. С. 28.

Задачи, поставленные перед авиацией 4-й ВА, включали поддержку сухопутных частей в проведении десантных операций, дымомаскировку и шумомаскировку кораблей при форсировании Керченского пролива; обеспечение воздушного прикрытия советских частей на Таманском и Керченском полуостровах; организацию транспортной блокады немецко-румынских войск на водных и воздушных коммуникациях; уничтожение вражеской авиации в воздухе и на аэродромах, военной инфраструктуры и проведение систематической воздушной разведки над Крымом. Кроме боевой работы, 4-й ВА предстояло решать задачи по накоплению материально-технических ресурсов в прифронтовой полосе, обучать прибывающие пополнения личного состава и организовать взаимодействие с ВВС ЧФ и другими родами войск Красной армии.

Командиром 366-го ОРАП был майор А.П. Бардеев. С целью решения поставленных задач, экипажи 366-го ОРАП 4-й ВА, в период со 2 по 7 октября 1943 г. сфотографировали побережье Керченского полуострова от мыса Казантип до Феодосии на глубину 3-6 км от берега<sup>1</sup>. Дешифровка снимков показала, что береговая линия была насыщена огневыми средствами и представляла собой систему опорных пунктов, хотя долговременных объектов обороны выявлено не было. Однако в портах Керченского полуострова произошло усиление береговой и противотанковой артиллерии, а на побережье оборудованы минные поля и линии колючей проволоки. Повторное фотографирование Керченского полуострова подтвердило предположения, что работ по возведению оборонительных сооружений противник не ведет<sup>2</sup>.

В дальнейшем самолеты 366-й ОРАП ежедневно снимали места предстоящей высадки с малых высот. Полученными данными с детальными фото-планшетами разведывательный отдел 4-й ВА обеспечил все крупные штабы наземных, морских и воздушных соединений. Было вскрыто наличие и расположение сухопутных войск противника на Керченском полуострове на

---

<sup>1</sup> Кузнецов А.Я. Большой десант. Керченско-Эльтигенская операция. М., 2011. С. 79.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0005. Л. 5.

глубину до Турецкого вала. В первую очередь, это расположение артиллерийских, минометных и зенитных батарей, а, во вторую, вражеские аэродромы, прожектора береговой и противовоздушной обороны.

Данные полученные в период с 25 октября по 1 ноября 1943 г. свидетельствовали о некотором уменьшении количества частей противовоздушной обороны на Керченском полуострове. Воздушная обстановка, как и наземная, благоприятствовала проведению десантной операции по вторжению в Крым. Слабым звеном операции были транспортно-десантные возможности ЧФ.

В подготовительный период авиация 4-й ВА провела несколько вылетов с целью срыва перевозок и уничтожению вражеской инфраструктуры. К примеру, днем 29 октября бомбардировщики Б-3 из 277-го БАП нанесли бомбовый удар по ж.д. станции Керчь-2, а утром 30 октября 4 Ил-2 из 765-го ШАП под прикрытием 4 ЛаГГ-3 из 863-го ИАП был осуществлен успешный налет на эшелоны на ж.д. станции Багерovo.

Передовой командный пункт 56-й А вынесли на кордон Ильича. На нем разместились командующий ОПА, генерал армии И.Е. Петров, командующий АзВФ, контр-адмирал С.Г. Горшков, представитель штаба 4-й ВА и командующий артиллерией армии<sup>1</sup>.

К вечеру 27 октября 1943 г. все боевые части 4-й ВА перебазировались на передовые аэродромы западной части таманского полуострова и заняли исходное положение для атаки. Однако в связи с переносом начала высадки десанта по причине штормовой погоды в Керченском проливе, элемент внезапности удара утратил свое значение<sup>2</sup>.

В ночь на 31 октября 1943 г. авиация 4-й ВА подавляла объекты обороны противника в районе высадки между озерами Чурубашское и Тобечикское в районе поселка Эльтиген, южнее порта Камыш-Бурун. На плацдарме от ВВС был размещен корпост, который имел радиосвязь с аэродромами. По заявкам

---

<sup>1</sup> Свердлов А.В. Воплощение замысла. М., 1987. С. 75.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0005. Л. 8.

вызывалась авиация, давались координаты целей<sup>1</sup>. С 3 ноября авиация 4-й ВА поддерживала десант высадившийся северо-восточнее Керчи на основном направлении, в районе Опасная – Рыбный промысел.

Штурмовая авиация 4-й ВА была сосредоточена в 214-й и 230-й ШАД. Командиром 214-й ШАД, был генерал-майор авиации С.У. Рубанов. В состав 214-й ШАД, к ноябрю 1943 г. входило 102 самолета и 91 экипаж. Дивизия состояла из четырех полков:

- командиром 190-го ШАП, был подполковник И.П. Бахтин;
- командиром 502-го ШАП, был подполковник С.А. Смирнов;
- командиром 622-го ШАП, был подполковник И.А. Емельянов;
- 805-м ИАП командовал подполковник Д.В. Жарков, а после его гибели

1 декабря 1943 г. — майор В.А. Колесник.

В период проведения Керченско Эльтигенской десантной операции 214-я ШАД в составе 58 Ил-2 и 28 ЛаГГ-2 временно придавалась ВВС ЧФ. Приведем пример боевой деятельности полка над Крымом. В ноябре-декабре 1943 г. 622-й ШАП с воздуха поддерживал морской десант в Эльтигене, нанося штурмовые и бомбардировочные удары по немецким танкам, артиллерийским позициям и пехоте. В этот период особенно отличился майор Н.А. Юхотников, который 24 раза водил группы штурмовиков на боевые задания. За время боев за Крым Николай Александрович был удостоен ордена Красного Знамени и ордена Отечественной войны I степени, награжден именными часами<sup>2</sup>.

В течение 12 февраля четверка истребителей ЛаГГ-3, возглавляемая старшим лейтенантом А.И. Кокаревым, успешно отразила налет трех групп бомбардировщиков Ю-87 в количестве до 30 самолетов. Один из Ю-87 был сбит А.И. Кокаревым лично, что подтверждено станцией наведения<sup>3</sup>. Итогом боевой работы 805-го ИАП в период подготовки операции по освобождению

---

<sup>1</sup> Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: сборник документов. М., 2017. С. 330.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4059. Л. 28.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4329. Л. 227.



Крыма являются 20 уничтоженных самолетов противника.

С весны 1944 г. части 214-й ШАД боевых действий не производили, экипажам не были поставлены задачи на вылет. Личный состав занимался командирской учебой, производил регламентные ремонтные работы и осмотр материальной части<sup>1</sup>. Решением командира 214-й ШАД в режиме готовности к боевым действиям находились три группы по 4 Ил-2 из 190-го ШАП и одной группы из 4 Ил-2 из 622-го ШАП. Одна четверка ЛаГГ-3 из 805-го ИАП с рассвета до темноты находилась в стартовой готовности для задач ПВО аэроузла, а остальные истребители были готовы сопровождать штурмовики на задания. К началу апреля 1944 г. 214-я ШАД располагала 60-ю боеготовыми самолетами Ил-2 с 52 экипажами и 29-ю ЛАГГ-3 с 24-мя пилотами<sup>2</sup>.

В состав 230-й ШАД, командиром которой был полковник С.Г. Гетьман к ноябрю 1943 г. входили 8 полков:

- 7-й ГШАП, командир, майор Х.Я. Хашпер;
- 43-й ГШАП, до января 1944 г. командиром был подполковник А.Д. Соколов, затем назначен подполковник А.В. Серенко;
- 103-й ШАП, командир, подполковник И.А. Ермилов;
- 210-й ШАП, командир, майор А.Л. Кондратков;
- 765-й ШАП, командир, подполковник В.Г. Заноздра;
- 805-й ШАП, командир, майор М.Н. Козин;
- 863-й ИАП, командир, майор А.Н. Коновалов, а с 5 декабря 1943 г. майор А.П. Селезнев;
- 979-й ИАП, командир, майор А.Я. Шевцов.

При слабом противодействии ЧФ противник блокировал Эльтигенский плацдарм с моря. Число немецких самолетов на аэродромах Керченского полуострова возросло с 60 до 200, а количество задействованных в блокаде быстроходных десантных барж (БДБ) увеличено. В итоге, начиная с 3 ноября

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20206. Оп. 0000001. Д. 0086. Л. 39.

<sup>2</sup> Скоробогатов С.Б. Действия штурмовой авиации в операции по освобождению Крыма в 1944 году на примере 214-й штурмовой авиационной дивизии // Наука. Общество. Оборона. 2020. № 8 (1). С. 2.

пополнение войсками, техникой и боеприпасами на плацдарм у Эльтигена силами Черноморского флота постоянно сокращалось. Начиная с 9 ноября, к десантникам прорывались только отдельные катера<sup>1</sup>.

Ил-2 в первые дни операции обеспечили поддержку десанту в боях за удержание захваченного плацдарма. У-2 бесперебойно обеспечивали продовольствием и боеприпасами методом сбрасывания грузов. Более 80% вылетов штурмовиков и 100% вылетов дневных бомбардировщиков 4-й ВА приходилось на обеспечение поддержки Эльтигенского десанта<sup>2</sup>. Отсутствие мощной радиостанции на плацдарме у Эльтигена не позволяло штабу 4-й ВА своевременно выполнять заявки на подавление целей, а плотность боевого соприкосновения с противником вынуждало наносить удары по целям, находящимся на некотором удалении от переднего края своих войск<sup>3</sup>.

Принимая участие в поддержке Керченско Эльтигенского десанта в ноябре 1943 г., гвардии лейтенант, штурман 7-го ГШАП И. Мальцев наносил удары по артиллерийским позициям, скоплениям автотехники в районе сел Баксы (ныне Глазовка) и Булганак (ныне Бондаренково) на Керченском полуострове. В конце 1943 – начале 1944 г. Иван Александрович более 20 раз водил четверки Ил-2 на боевые задания в Крым для бомбовых и штурмовых ударов по железнодорожным эшелонам, танкам, зенитно-пулеметным точкам на востоке полуострова. В качестве ведущего пары «охотников» атаковал крупный фашистский эшелон 21 января 1944 г. в 25 железнодорожных вагонов и пять крытых платформ, вызвал несколько очагов пожаров со взрывами, повредил паровоз, что подтвердили истребители прикрытия. В этот же день бомбами подорвал большой пакгауз. За проявленную отвагу и героизм 30 января 1944 г. И. Мальцев был удостоен ордена Красного Знамени<sup>4</sup>.

В течение 11 ноября 14 штурмовиков Ил-2 нанесли два удара по БДБ в Керченском порту, в результате чего, германское командование было

---

<sup>1</sup> Гарайс М. 98-я пехотная дивизия (1939–1945). М., 2013. С. 210.

<sup>2</sup> Кузнецов А.Я. Большой десант. Керченско-Эльтигенская операция. М., 2011. С. 394.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20002. Оп. 0000001. Д. 0002. Л. 56.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4059. Л. 16.

вынуждено вывести свой флот из акватории порта.

Самый заметный успех штурмовой авиации был достигнут 19 ноября 1943 г. В этот день был осуществлен совместный авиационный удар по порту Камыш-Бурун силами ВВС ЧФ и 4-й ВА, где из 10 находившихся БДБ, 4 получили серьезные повреждения. Но главное, что в результате этого налета погиб германский вице-адмирал Г. Кизерицки (Gustav Kieseritzky), занимавший пост Адмирала Черного моря. Вместе с ним погиб командир дозоров в Керченском проливе корветтен-капитан Пильцекер, еще двое офицеров получили тяжелые ранения<sup>1</sup>. Скорее всего, заслуга в обезглавливании немецкого флота на Черном море принадлежит пилотам Ил-2 из 190-го ШАП или гвардейцам 7-го ГШАП, которые в это время штурмовали зенитные средства на берегу, прокладывая дорогу к баржам. К 6 декабря Эльтигенский плацдарм был оставлен, хотя авиация с целью введения противника в заблуждение, еще сутки имитировала снабжение советских войск на плацдарме и вела боевую работу по позициям противника<sup>2</sup>.

Из советских авиачастей, принимавших участие в Керченско-Эльтигенской операции, в этом месяце 765-й ШАП из 230-й ШАД покинул фронт, сдав 17-19 декабря самолеты в 7-й ГШАП и 210-й ШАП и 27 числа убыл в резерв Главного Командования<sup>3</sup>.

Большую часть времени в период подготовки к освобождению Крыма 103-й ШАП занимался перегонкой новых самолетов Ил-2 с заводов для 230-й ШАД. Пилоты 210-го ШАП активно действовали в районах Аджимушкай, Катерлез, Колонка, коммуна «Инициатива», станция Ойсул (современное село Останино) по уничтожению техники и живой силы противника. Среди летчиков полка особенно отличился старший лейтенант Г.Ф. Сивков, получивший в феврале 1944 г. звание Героя Советского Союза<sup>4</sup>.

В результате десантных операций на Керченский полуостров советским

---

<sup>1</sup> Forczyk R. Where the Iron Crosses Grow. Oxford, 2014. P. 242.

<sup>2</sup> Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945. Симферополь, 1994. С. 167.

<sup>3</sup> Ишин А.В. Основные вехи воздушной битвы за Крым. Симферополь, 2019. С. 48.

<sup>4</sup> Сумарокова Т.Н. Пролети надо мной после боя. М., 1988. С. 70.

войскам удалось расширить Еникальский плацдарм, совершенствовать его в инженерном отношении и заниматься боевой подготовкой<sup>1</sup>.

Истребительная авиация 4-й ВА была сосредоточена в 229-й и 329-й ИАД. Командиром 229-й ИАД, был генерал-майор авиации М.Н. Волков. В ноябре 1943 г. дивизия включала в себя 88 исправных самолетов и 68 экипажей и состояла из четырех полков:

- 42-й ГИАП, командиром до 28 февраля был подполковник Г.К. Гарбареч, а затем капитан Я.А. Александрович;
- 88-й ИАП, командир, майор В.И. Максименко;
- 249-й ИАП, командир, подполковник П.К. Козаченко;
- 790-й ИАП, командиром до 11 января 1944 г. был подполковник Ф.С. Королев, а затем майор Ф.Н. Кулякин<sup>2</sup>.

С ноября 1944 г. 4-я ВА осваивала новые методы ведения боевых действий, включавшие использование радиолокационных станций РУС-2 «Пегматит». Такие станции позволяли летчикам истребителям экономно расходовать моторесурс самолетов и встречать противника уже на подступах к прикрываемой цели. Координировал боевые вылеты советских истребителей заместитель командующего 4-й ВА генерал-майор С.В. Слюсарев. По сигналам радиолокаторов непосредственные задачи авиаполкам ставили командир 229-й ИАД полковник М.Н. Волков или его заместитель подполковник А.Г. Маркелов<sup>3</sup>.

К началу боев над Крымом 42-й ГИАП размещался на аэродроме в станции Запорожская, в 10 километрах от Керченского пролива и косы Чушка<sup>4</sup>. Плотность размещения зенитных средств на Керченском полуострове была очень высокой, только в районе поселка Эльтиген было до 66 батарей ЗА и 35 зенитно-пулеметных точек МЗА.

---

<sup>1</sup> Сивков Г.Ф. Готовность номер один: шестьдесят лет спустя. М., 2006. С. 285.

<sup>2</sup> Шепель Н.К. 229-я Таманская истребительная авиадивизия в боях за Керчь и Керченский полуостров. Симферополь, 2019. С. 53.

<sup>3</sup> Пшеняник Г.А. Долетим до Одера. М., 1985. С. 207.

<sup>4</sup> Павлов Г.Р. Однополчане: Повесть. М., 1985. С. 103.

Результатами боевой работы 42-го ГИАП в период с 1.11.1943 г. по 11.04.1944 г. являлись 1450 боевых вылетов. В 146 воздушных боях летчиками полка было уничтожено 59 и подбито 53 вражеских самолета. Потери полка за этот период составили 11 погибших и пропавших без вести пилотов и 17 самолетов. В ходе боев за Керчь летчики 42-й ГИАП заявили о 47 сбитых самолетов противника<sup>1</sup>.

88-й и 249-й ИАП действовали с грунтового аэродрома в станице Фонталовской. В начале боев над Крымом в 88-м ИАП произошли кадровые изменения. Помощником командира полка по ВСС стал Е.А. Пылаев. Штурманом полка назначили К.Л. Карданова, командиром эскадрильи – А.П. Лукина<sup>2</sup>.

21 ноября 1943 г. командир эскадрильи А.П. Лукин и командир звена В.В. Собин провели воздушный бой в районе пос. Аджимушкой по указанию РЛС наведения с Таманского полуострова<sup>3</sup>. Всего в этом бою советские истребители сбили 4 Ю-87 и 1 Ме-109, еще 1 Ю-87 подбит и вышел из боя<sup>4</sup>.

Грунтовые аэродромы Таманского полуострова в условиях мягкой, дождливой зимы, не позволяли самолетам 4-й ВА своевременно выполнять перехват самолетов противника. Необходимо было организовать передовой аэродром на территории Крыма. На расположенную на берегу Керченского пролива в 3-4 км от передовой небольшую площадку, названную Жуковка или Опасная, были направлены две эскадрильи – одна из 88-го ИАП под командованием лейтенанта В.В. Собина, вторая – из 42-го ГИАП. Старшим всей группы был назначен новый штурман 88-го ИАП, капитан В.А. Князев<sup>5</sup>.

За три месяца в боях над Керчью, командир 3-й эскадрильи 88-го ИАП лейтенант В.В. Собин сбил лично 6 самолетов противника. Подбит 4 декабря 1943 г. в бою над пос. Эльтиген. Перелетев территорию противника посадил

---

<sup>1</sup> Лавриненко И.М. Стали небом над Родиной. Каменец-Подольский, 2021. С. 322-366.

<sup>2</sup> Карданов К.Л. Полет к Победе. Нальчик, 1985. С. 174.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0793756. Д. 0044. Л. 12.

<sup>4</sup> Пшеняник Г.А. Долетим до Одера. М., 1985. С. 210.

<sup>5</sup> Красные соколы нашей Родины. URL: <http://www.airaces.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

самолет на воду в Керченском проливе, спустя 2 часа был подобран сторожевым катером. В бою 7 февраля 1944 г. спас подбитый самолет, сумев посадить его на своем аэродроме, но скончался от полученных ран в госпитале. Посмертно награжден званием Героя Советского Союза в августе 1944 г.<sup>1</sup> За один из боев, проведенных 14 января 1944 г. личному составу групп В.А. Князева, А.П. Лукина, Г.Р. Павлова и Н.С. Макарова была объявлена благодарность командующего 4-й ВА<sup>2</sup>.

В первых числах апреля из состава 229-й ИАД над Крымом действовали только летчики 88-го ИАП и 249-го ИАП. Кроме задач по прикрытию советских войск и завоевания превосходства в воздухе, летчики проводили воздушную разведку переднего края обороны противника. С 31 марта по 7 апреля летчиками 249-го ИАП для агитационной обработки войск противника, было разбросано 93000 листовок на немецком, румынском и русском языках<sup>3</sup>.

Заместитель командира эскадрильи 249-го ИАП старший лейтенант А.М. Кулагин за сбитые самолеты в районе Керченского пролива в феврале 1944 г. был представлен к высшей государственной награде и получил звание Героя Советского Союза 1 июля 1944 г.<sup>4</sup>

Летчики 790-го ИАП занимались патрулированием воздушного пространства в районе Керченского пролива по наведению радиолокационной станции РУС-2. Среди наиболее отличившихся пилотов 790-го ИАП в боях над Крымом были П.К. Бабайлов (14 личных и 1 совместная победа), старший лейтенант С.Е. Беседин (9 побед), младший лейтенант С.Ф. Коростелев (1 личная победа), Н.Г. Москалев (3 личных и 2 совместных победы). Личный состав 790-го ИАП за 5 месяцев боев над Керчью заявил о 49 сбитых самолетах

---

<sup>1</sup> Вершинин К.А. Четвертая воздушная. М., 1975. С. 309.

<sup>2</sup> Пшеничник Г.А. Долетим до Одера. М., 1985. С. 212.

<sup>3</sup> Шепель Н.К. 229-я Таманская истребительная авиадивизия в боях за Керчь // Военно-исторические чтения: к 75-летию освобождения Крыма и Керчи от немецко-фашистских захватчиков, 25-28 февр. 2019 г. Материалы VII Всерос. науч.-практ. конф. Симферополь, 2019. С. 54.

<sup>4</sup> Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь. М., 1987. Т. 1. С. 245.

противника<sup>1</sup>.

329-я ИАД (командир подполковник А.А. Осипов) к ноябрю 1943 г. состояла из 76 самолетов и 61 экипажа. Дивизия включала в себя три полка:

- 57-й ГИАП, командир, майор В.Е. Сидоров;
- 101-й ГИАП, командир, майор А.Н. Павликов;
- 66-й ИАП, командир, майор В.А. Смирнов.

С ноября 1943 г. 57-й ГИАП выполнял задачи по прикрытию с воздуха живой силы десантников и советских плавсредств в районе плацдарма. Летчики полка производили вылеты для ведения воздушной разведки, сопровождали советские бомбардировщики и штурмовики на задания, самостоятельно производили штурмовые атаки по железнодорожным эшелонам, скоплению живой силы и техники противника<sup>2</sup>.

В период с 1.11.1943 г. по 11.04.1944 г. личный состав 57-го ГИАП выполнил 1835 боевых вылетов. Результатами боевой работы стали 189 воздушных боя в которых советские летчики уничтожили 57 и подбили 28 вражеских самолета. Кроме того, при штурмовке вражеских аэродромов было выведено из строя три Ме-109. В ходе вылетов на «свободную охоту» пилоты уничтожили и повредили до 11 паровозов, 8 автомашин, 1 тягач и 1 повозку. Безвозвратные боевые потери 57-го ГИАП за этот период составили 10 погибших пилотов, 1 пропавший без вести и 12 самолетов.

О напряженности воздушных боев над Керчью в январе 1944 г. можно судить по боевой работе 57-го ГИАП за 10 января. В этот день совершено 74 боевых вылета в которых сбито 8 вражеских самолетов и еще 7 было подбито<sup>3</sup>.

Уровень подготовки летного состава 4-й ВА был очень разным. Наряду с наличием опытных пилотов, накопивших значительный боевой опыт в небе над Сталинградом в сражениях на Кавказе и Кубани, в части поступило большое количество молодых летчиков из запасных авиаполков, многие из

---

<sup>1</sup> Анохин В.А. Все истребительные авиаполки Сталина. М., 2014. С. 425, 540.

<sup>2</sup> Иванов А.Л. Скорость, маневр, огонь. М., 1974. С. 235.

<sup>3</sup> Лавриненко И., Пекарш А. Сава и Мартын. URL: <https://warspot.ru/2513-sava-i-martyn> (дата обращения: 12.08.2021).

которых были не в состоянии даже самостоятельно осуществить взлет и посадку. Имелись проблемы со слетанностью экипажей и организацией боевого взаимодействия. Однако более серьезной проблемой, сказавшейся на результатах, являлись ограниченные ресурсы по топливу и расходу летного ресурса, который в ноябре 1943 г. не превышал один полко-вылет в день для истребительных полков. Ограниченный лимит на ГСМ не позволял личному составу производить занятия по летной и тактической подготовке в полном объеме. Недостатки летного мастерства, слабая тактическая подготовка и отсутствие боевого опыта приводили к высокому уровню потерь. А также, согласно докладам постов Воздушного наблюдения оповещения и связи (ВНОС), летчики истребительной авиации не всегда обеспечивали надежное прикрытие сухопутных войск от воздействия бомбардировщиков противника<sup>1</sup>.

Положительным опытом являлось наличие наземной радиолокационной станции РУС-2 «Пегматит» на Таманском полуострове, что способствовало контролю за воздушной обстановкой над Керченским проливом. Организация перехвата самолетов противника из положения «дежурство на аэродроме» позволяло экономить моторесурс самолетов и топливо. Но, вопреки ожиданиям, организационные мероприятия не дали значительного эффекта из-за потерь времени на прохождение приказа на взлет дежурных групп и целеуказание.

Задачи корректировки ведения артиллерийского огня выполняли самолеты Ил-2 из 55-й Отдельной корректировочно-разведывательной авиационной эскадрильи. Командиром 55-й ОКРАЭ был майор И.В. Поляков. Самолеты ИЛ-2 были оборудованы радиостанцией для связи с артиллерийскими подразделениями ОПА, а стрелок-радист исполнял обязанности авиационного наблюдателя<sup>2</sup>.

Согласно отзывам частей, удерживающих плацдармы на Керченском

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 014. Л. 76.

<sup>2</sup> Котельников В.Р. Самолеты второй мировой войны // Моделист-конструктор. 2003. Спецвып. № 1. С. 64.



полуострове, летчики штурмовой авиации действовали самоотверженно и решительно<sup>1</sup>. Среди недостатков в организации боевой работы штурмовиков отмечались, ограниченное использование тактических приемов и отсутствие взаимодействия с пехотой. Вылеты по заявкам наземных частей, осуществлялись малым количеством самолетов, а боевое воздействие на противника оказывалось по случайным целям<sup>2</sup>. Применение штурмовой авиации наряду с артиллерией оказало заметное влияние на поддержку Эльтигенского плацдарма.

Бомбардировочная авиация в 4-й ВА была сосредоточена в 132-й БАД, командир, генерал-майор авиации И.Л. Федоров. Дивизия включала в себя семь полков:

- 46-й ГНБАП, командир, майор Е.Д. Бершанская;
- 63-й БАП, командир, подполковник В.В. Тоцкий;
- 244-й БАП, командир, подполковник К.С. Киселёв;
- 277-й БАП, до 4 декабря командиром полка был подполковник С.П. Кужелев (погиб 4 декабря 1943 г.), до 12 марта 1944 г. – майор И.К. Боронин (погиб 12 марта 1944 г.), а затем майор А.Г. Щербатых.
- 367-й БАП, командир, майор И.И. Автономов;
- 650-й БАП, командир, майор А.С. Куценко;
- 889-й НБАП, командир, майор К.Д. Бочаров.

Примером успешных действий ночных бомбардировщиков на Керченском полуострове, могут служить действия 889-го НБАП в ночь на 1 ноября 1943 г. В период артиллерийской подготовки и в момент высадки десанта экипажи У-2 одиночно и парами атаковали артиллерийские позиции и прожектора противника и этим обеспечили успех высадки войск<sup>3</sup>.

Поскольку 18-я А из-за недостатка плавсредств у ЧФ не могла быть переправлена на Эльтигенский плацдарм, она оставалась бездействующей и с

---

<sup>1</sup> Гладков В.Ф. Десант на Эльтиген. М., 1961. С. 104.

<sup>2</sup> Литвин Г.А. Освобождение Крыма. М., 1994. С. 114.

<sup>3</sup> Скоморохов Н.М. Тактика в боевых примерах. М., 1985. С. 74.

20 ноября 1943 г. была переведена на другое направление<sup>1</sup>. Вместе с армией ушла и артиллерия, которая поддерживала десант на плацдарме. Положение эльтигенцев резко ухудшилось и теперь их могла поддерживать огнем только авиация флота и дальнобойная артиллерия береговых батарей ЧФ<sup>2</sup>. Из-за блокады плацдарма с моря советские одиночные суда с трудом пробивались к плацдарму. Командующий ОПА И.Е. Петров приказал привлечь авиацию 4-й ВА для доставки всего необходимого на плацдарм. Эту задачу возложили на 46-й ГНБАП и 889-й НБАП<sup>3</sup>. Наличие в районе Керчи плотных порядков зенитной артиллерии разных калибров вынуждало применять бомбардировочную авиацию главным образом по ночам. Экипажи двух полков ночных бомбардировщиков У-2 выполняли по 4-8 вылетов за ночь. Самолеты сбрасывали десантникам мешки с боеприпасами и продовольствием, занимались подавлением вражеской ПВО и изнурением войск противника. Однако прямой материальный ущерб боевых действий ночной авиации оказался незначительным<sup>4</sup>. Полки ночных бомбардировщиков решали также задачу освещать САБ подходящие к берегу катера противника для прицельного огня советской артиллерии<sup>5</sup>. Экипажи 889-го НБАП приступили к боевой работе над Эльтигеном с 14 ноября, но могли действовать не каждую ночь. Только в ночь на 19 ноября летчики 889-го НБАП, сбросили десантникам на Эльтигенский плацдарм 15 т продуктов и медикаментов в ходе 133 самолетовылетов. Некоторые экипажи произвели за эту ночь 6-8 вылетов. При этом вылеты бипланов получились почти дневные – из-за державшегося всю ночь тумана на выполнение первых заданий экипажи 889-го НБАП стали взлетать уже ближе к утру, и к цели летчики подходили уже при утреннем свете. За две ночи, 27-28 ноября легкие

---

<sup>1</sup> Журбенко В. М. Освобождение Крыма // Военно-исторический журнал. 1994. № 5. С. 5.

<sup>2</sup> Пшеничник Г.А. Авиация в десантной операции // Вестник воздушного флота. 1944. № 13. С. 6.

<sup>3</sup> Ласкин И.А. У Волги и на Кубани. М., 1986. С. 296.

<sup>4</sup> Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С.Н. Ткаченко. М., 2014. С. 116.

<sup>5</sup> Чечнева М.П. Небо остается нашим. М., 1976. С. 93.

бомбардировщики У-2 из 889-го НБАП произвели 175 самолетовылетов и сбросили десанту В.Ф. Гладкова 17,9 тонн грузов. Некоторые экипажи действовали с большим напряжением, совершив по 10-11 вылетов за ночь<sup>1</sup>.

В декабре экипажи У-2 из 46-го ГНБАП и 889-го НБАП продолжали сбрасывать грузы с малой высоты на плацдарм. Действующие в этой роли летчицы 46-го ГНБАП, сбрасывая грузы, иногда подбадривали измотанных блокадой и боями десантников. Благодаря таким моментам, советские десантники чувствовали, что о них не забыли и изо всех сил пытаются им помочь<sup>2</sup>.

Из имевшихся в 132-й БАД трех полков на американских самолетах А-20 «Бостон», только 63-й БАП с экипажами, обученными полетам по ночам использовался относительно регулярно в поддержке морского десанта в ходе Керченско-Эльтигенской десантной операции.

Всего за период Керченско-Эльтигенской десантной операции 132-я БАД произвела 595 самолетовылетов, из них 63-й БАП – 271, 244-й БАП – 170, 277 БАП – 154 самолетовылета. В целом бомбардировочная авиация, по сравнению со штурмовой, сыграла незначительную роль. Боевой состав самолетов, применявшихся в 132-й БАД представлен в табл. 9<sup>3</sup>. В период подготовки Крымской наступательной операции, не прекращая боевых действий, старые типы самолетов в 132-й БАД были заменены на новые.

В январе 1944 г. частями 132-й БАД было сбито 4 самолета противника, еще 5 вражеских самолетов уничтожено на земле. Самолетами было сброшено 22542 бомбы общей массой 545,408 т. А в марте 1944 г. частями 132-й БАД был сбит 1 вражеский самолет и еще 1 самолет противника уничтожен на земле. 14 марта 1944 г. действиями бомбардировщиков из 63-го БАП осуществлен налет на г. Симферополь. Был разрушен трамвайный мост через р. Салгир на ул. Шмидта, мраморно-распилочный завод между ж.д. станцией

---

<sup>1</sup> Гладков В.Ф. Десант на Эльтиген. М., 1961. С. 118.

<sup>2</sup> Лактионова Л.Д. Женские авиационные части в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Историческое исследование. М., 1999. С. 142.

<sup>3</sup> Составлено по: ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0170. Л. 12.

Симферополь и совхозом «Красный», на котором вырабатывался цемент<sup>1</sup>.

В период подготовки и во время проведения десантной операции на мыс Тархан в январе 1944 г. экипажи У-2 из 46-го ГНБАП, 889-го НБАП подавляли по ночам огневые точки и скопления живой силы в районах непосредственной близости к линии фронта. Экипажи 889-го НБАП доставляли продовольствие войскам ОПА в мешках и ящиках, привязанных веревками сверху нижней плоскости крыла. Грузы доставлялись на аэродром Жуковка (Опасная) на Керченском полуострове<sup>2</sup>.

С января 1944 г. 63-й БАП своими бомбардировочными ударами оказывал поддержку партизанам, действующим в горах восточнее Симферополя. При поддержке полка был освобожден партизанский аэродром, через который велось снабжение партизанских отрядов и очищены от противника районы базирования партизан<sup>3</sup>. Одиночным экипажам ночных бомбардировщиков А-20 приходилось лететь с Кавказского берега до цели по 300 км, что не позволяло рассчитывать на высокую эффективность бомбовых ударов. В связи с крайне неблагоприятными метеоусловиями в первую половину января 1944 г. удалось выполнить только 39 вылетов, однако и это способствовало дезорганизации действий и деморализации немецких и румынских подразделений.

В ночь на 4 и 5 января 1944 г. авиация 132-й БАД нанесла бомбовые удары по отрядам противника, преследовавших партизан в районах горы Колан-Баир и сел Ангара, Чавка, Ени-Сала и Шумхай Средний. Налеты советской авиации не только нанесли урон противнику, но и оказали моральное воздействие на боевой дух партизан<sup>4</sup>.

В течение января 1944 г. самолеты А-20-Ж из 63-го БАП освоили полеты в качестве ночных истребителей. Задания над Керченским полуостровом

---

<sup>1</sup> ГАРК. Ф. П-151. Оп. 1. Д. 328. Л. 298.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0170. Л. 6.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0066. Л. 170.

<sup>4</sup> Ткаченко С.Н. Действия советской авиации в интересах партизанских формирований // Вестник архивиста. 2016. № 1. С. 162.

выполнялись как одиночно, так и в парах. Экипажи работали с наступления сумерек и до рассвета. Итогом ночных боев стали уничтожение 3 Хе-111, 1 Хе-126 и 1 подбитый Хе-111<sup>1</sup>.

Во второй половине января 1944 г. полк содействовал высадке морского десанта в г. Керчь. В течение трех месяцев, с января по март, самолеты А-20-Ж, бомбоштурмовыми ударами прикрывали боевые порядки советских войск на плацдарме в районе Керчи. 15 февраля 1944 г. во время воздушного боя над портом Керчи был подбит самолет Героя Советского Союза, капитана С.П. Дейнеко. Летчик направил его на немецкий морской транспорт, погибнув при взрыве<sup>2</sup>.

В феврале 1944 г. 132-я БАД помимо действий по войскам и огневым точкам противника на Керченском полуострове привлекалась для разрушения ж.д. станции Владиславовка и налетах на аэродромы Багерovo и Сарабуз. В течение февраля проводились опыты по ночному наведению самолетов У-2 по лучам зенитных прожекторов, направленных с территории занятой советскими войсками в сторону цели, несмотря на ряд недостатков такой опыт был признан успешным.

Итогами боевой работы 132-й БАД в феврале стало уничтожение 5 вражеских самолетов на аэродромах. Всего самолетами 46-го ГНБАП, 63-го БАП и 889-го НБАП было сброшено 7894 бомбы общей массой 160,806 т.<sup>3</sup>

Боевые действия в марте 1944 г. включали в себя помимо задач, выполняемых в предыдущие месяцы, новые: ночные атаки аэродромов Грамматиково, Карама, Марфовка, дневные полеты на вскрытие ПВО и налет на г. Симферополь.

Одиночными ночными вылетами бомбардировщики А-20 блокировали работу немецких аэродромов в Саках, Сарабузе и Багерovo. За период с 1 ноября по 10 апреля потери 63-го БАП составили 7 человек и 4 самолета<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0066. Л. 6.

<sup>2</sup> Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь. М., 1987. Т. 1. С. 54.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0170. Л. 13.

<sup>4</sup> Памятники и памятные места в Республике Крым. Симферополь, 2015. С. 108.

В первой декаде апреля 1944 г. 63-й БАП решал следующие задачи:

– производил разведку вражеских аэродромов Керченского полуострова – Багерова, Марфовка и Семь Колодязей, и аэродромов Владиславовка, Грамматиково, Курман-Кемельчи, Симферополь, Сарабуз;

– выявлял движение войск противника по дорогам к Керчи, Владиславовке и Феодосии, Джанкое и Симферополе;

– отслеживал движение плавсредств противника на участке Феодосия – мыс Такыл;

– оказывал авиационную поддержку действиям партизан<sup>1</sup>.

В течение 18 января 1944 г. группа из 14 самолетов дважды выполнила боевой вылет в район севернее Булганак на бомбардировку скопления танков и артиллерии. Экипажи отмечали два сильных взрыва в районе цели. А 24 января 1944 г. самолеты полка трижды атаковали позиции дальнобойной артиллерии на мысе Ак-Бурну<sup>2</sup>. В феврале 1944 г. 244-й БАП боевые действия над Крымом не вел.

За период с 1 ноября 1943 г. по 17 апреля 1944 г. 244-й БАП произвел 219 самолетовылетов с общим налетом 379 часов. За этот период бомбардировочными действиями 244-го БАП уничтожено 60 ж.д вагонов, 1 цистерна, 58 автомашин, 1 баржа, 1 батарея ЗА, разрушено 2 ж.д. станции. На противника сброшено 2643 бомбы, общей массой 206,3 тонн. Боевых потерь за период в полку не было<sup>3</sup>.

В период с 19 марта по 20 апреля 1944 г. 277-й БАП выполнил 170 боевых вылетов налетом 296 часов. На противника было сброшено 2305 бомб разного калибра, в результате чего было вызвано 2 завала на дорогах, 12 очагов пожара, 9 взрывов и уничтожена 1 ж.д. станция. Большую работу командование полка проводило по боевой подготовке летного состава и введению в строй молодых летчиков, за что командир полка, майор А.Г.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0066. Л. 170.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4329. Л. 250.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0503. Л. 154.

Щербатых был награжден орденом Красного Знамени<sup>1</sup>.

367-й БАП принимал участие в боях над Крымом до 4 января 1944 г. Во время ночного вылета 1 ноября 1943 г. экипаж Героя Советского Союза, капитана И.Н. Тюленева произвел разведку по маршруту Керчь – Джанкой – Симферополь – Феодосия – Керчь с попутным бомбометанием ж.д. станции Владиславовка. В результате была вскрыта система ПВО г. Симферополя состоящая из одной батареи ЗА и одного прожектора. Сброс 6 бомб ФАБ-100 вызвал 2 взрыва на станции. На следующую ночь маршрут разведки был повторен экипажем мл. лейтенанта В.Г. Панова с бомбардированием порта Феодосии<sup>2</sup>. В дальнейшем экипажи 367-го БАП эпизодически привлекались для поддержки десанта на Керченском полуострове. 13 апреля 1944 г. штурман эскадрильи 367-го БАП, старший лейтенант В.Н. Наумов удостоен звания Героя Советского Союза<sup>3</sup>.

650-й БАП в ходе Керченско-Эльтигенской десантной операции вел боевую работу по срыву транспортных перевозок противника в Крыму. Полк базировался на аэродроме Славянская на Кубани. С 20 ноября 1943 г. личный состав приступил к переучиванию на штурмовики Ил-2. С февраля 1944 г. в боевых действиях над Крымом 650-й БАП участия не принимал, а с марта 1944 г. экипажи 650-го БАП проходили переучивание на самолеты Пе-2. Общие итоги боевых действий 132-й БАД в период с января по март 1944 г. представлены в табл. 10<sup>4</sup>.

В оперативно тактических выводах по Керченско-Эльтигенской десантной операции отмечено, что действия войск, кораблей флота, артиллерии и авиации проводились без взаимной связи и вне зависимости от успеха соседних сил. Авиация выполняла задания согласно плановым таблицам, без развития успехов предшествующих ударов и согласованности

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4271. Л. 2.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 22626. Оп. 0224757с. Д. 0004. Л. 4.

<sup>3</sup> Информация по архивным документам, содержащим информацию об участниках Великой Отечественной войны. URL: <https://pamyat-naroda.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>4</sup> Составлено по: ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0053. Л. 93-136.

по месту и времени с сухопутными войсками. Задача по завоеванию превосходства в воздухе не ставилась и соответственно не была достигнута<sup>1</sup>.

В январе интенсивность использования авиации была минимальной. Но уже с февраля до начала марта авиация занималась завоеванием превосходства в воздухе, прикрытием своих наземных войск, боевой подготовкой. Боевые части и соединения Отдельной Приморской армии на Еникальском плацдарме восточнее г. Керчь занимали площадь около 100 кв. км. Плотность размещения частей армии была очень высокой, что делало их уязвимыми от налетов вражеской авиации, но по мнению нового командующего ОПА, генерала армии А.И. Еременко, с февраля 1944 г., район расположения армии надежно прикрывался истребительной авиацией 4-й воздушной армии, патрулировавшей в воздухе, и зенитной артиллерией ПВО<sup>2</sup>.

В связи с планированием начала операции по освобождению Крыма на март 1944 г. авиация 4-я ВА сконцентрировала основные усилия на подготовке к предстоящим боевым действиям. Было увеличено количество вылетов на воздушную разведку объектов вражеской инфраструктуры, железнодорожных станций и аэродромов в Крыму. Прикрытию советских войск на плацдарме, переправе и охране советских аэродромов уделялось значительно больше внимания.

Командование 4-й ВА совершенствовало материально-техническое обеспечение авиационных частей армии. Планом операции предусматривалось, что, реализуя тактику «авиационного наступления» авиации предстоит перебазироваться на новые аэродромы в Крыму<sup>3</sup>. В установленные командованием сроки на Еникальском плацдарме были сосредоточены запасы топлива, масел, различные виды боеприпасов и авиационно-технического имущества, организованы продовольственные склады. К весне на Керченский полуострове находились около двух тысяч

---

<sup>1</sup> Кононенко В.М. Керченско-Эльтигенская десантная операция. М., 1954. С. 125.

<sup>2</sup> Ерёменко А.И. Годы возмездия. 1943–1945. М., 1985. С. 100.

<sup>3</sup> Кожевников М. Совершенствование авиационного наступления // Военно-исторический журнал. 1971. № 5. С. 16.



человек обслуживающего персонала района аэродромного базирования (РАБ), необходимых для организации предстоящего перебазирования авиационных частей<sup>1</sup>. Итогом боевой работы 4-й ВА за март 1944 г. были 3228 самолетовылетов в результате которых уничтожены 91 самолет противника, а потеряны 48 самолетов 4-й ВА. Еще 1699 самолетовылетов летчики выполнили за первые десять дней апреля. За это время над Крымом сбиты 9 вражеских самолетов, а потеряны 2 советских.

Для оперативного управления войсками использовались связные самолеты, входившие в 130-ю и 371-ю Отдельные авиационные эскадрильи связи. Командиром 130-й ОАЭ связи был майор П.И. Грищенко. Эскадрилья предназначалась для связи и передачи донесений, но выполняла кроме этого разведку в прифронтовой полосе, розыск маневрирующих частей. Командиром 371-я ОАЭ связи был майор Г.А. Молостов. В ноябре 1943 г. во время проведения десантной операции эскадрилья производила доставку документов и перевозку офицеров связи оперативного отдела штаба ОПА, чем обеспечена непрерывная связь командования с Керченским плацдармом.

Для наиболее эффективного выполнения поставленных задач было организовано боевое взаимодействие с ВВС ЧФ. В основном они занимались прикрытием Кавказского побережья, кораблей и катеров ЧФ, противодействием вражескому флоту.

Согласно отчетам штабов 4-й ВА, за пять месяцев боев над Керченским полуостровом, советская авиация понесла потери в количестве 84 самолетов, потерянных от огня вражеской авиации и зенитной артиллерии и стоянках аэродромов<sup>2</sup>. Однако современные исследования, в которых учтены данные немецких источников позволяют утверждать, что в боях над Керченским проливом в период с 31 октября 1943 г. по 11 апреля 1944 г. личный состав 4-й ВА безвозвратно лишился 333 человек (с учетом небоевых потерь) и около

---

<sup>1</sup> Вершинин К.А. Четвертая воздушная. М., 1975. С. 315.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0144. Л. 188-192.

200 самолетов<sup>1</sup>. В тоже время немецкие, румынские и хорватские части люфтваффе лишились 68 летчиков убитыми и около 60 ранеными<sup>2</sup>. К весне 1944 г. советской авиации удалось добиться превосходства в воздухе над Керченским проливом. В период подготовки Крымской наступательной операции, личный состав 4-й ВА в боях уничтожил и повредил 112 самолетов, сотни единиц вражеской техники и около 4 тысяч солдат противника<sup>3</sup>.

Таким образом, в подготовительный период боев за Крым авиация 4-й воздушной армии над Керченским полуостровом выполняла целый ряд задач: поддержка сухопутных частей в проведении десантных операций, дымомаскировка и шумомаскировка кораблей при форсировании Керченского пролива, обеспечение воздушного прикрытия советских частей на Таманском и Керченском полуостровах, организация транспортной блокады немецко-румынских войск на водных и воздушных коммуникациях, уничтожение вражеской авиации в воздухе и на аэродромах, удары по военной инфраструктуре, поддержка бомбардировочными действиями партизан и проведение систематической воздушной разведки над Крымом. Помимо боевой работы 4-я воздушная армия решала задачи по накоплению материально-технических ресурсов в прифронтовой полосе и по обучению личного состава. Для наиболее эффективного выполнения поставленных задач 4-й воздушной армией было организовано взаимодействие с авиацией Черноморского флота.

В январе 1944 г. интенсивность использования авиации над Керченским полуостровом была минимальной по причине неблагоприятных погодных условий. Однако авиация 4-й воздушной армии приняла участие в десантных операциях на мыс Тархан и в Керченском порту.

В преддверии начала Крымской наступательной операции 4-я воздушная армия привлекалась для разрушения железнодорожных станций, аэродромов,

---

<sup>1</sup> Лавриненко И.М. Стали небом над Родиной. Каменец-Подольский, 2021. С. 367.

<sup>2</sup> Каминский О. Победы сталинских соколов. Крым, январь — март 1944. URL: <https://proza.ru/2020/12/07/618> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0141. Л. 13, 26.

опорных пунктов и системы ПВО противника. С февраля до начала марта 1944 г. истребительная авиация занималась завоеванием господства в воздухе и прикрытием своих сухопутных войск. К весне 1944 г. авиации 4-й Воздушной армии удалось это сделать в полной мере.

Негативным фактором, сказавшимся на результатах боевой работы 4-й ВА и ВВС ЧФ, являлось то, что почти все аэродромы на Таманском полуострове и Кубани имели грунтовое покрытие, что делало их эксплуатацию очень зависимым от состояния погоды.

К началу Крымской наступательной операции экипажи 4-й ВА надежно прикрывали советские войска на Керченском плацдарме и были готовы обеспечить дальнейшее их продвижение на запад.

## **2.2. Боевая работа 8-й воздушной армии над Перекопом и Сивашем**

8-я воздушная армия под командованием генерала-майора авиации Т.Т. Хрюкина поддерживала наступательные операции 4-го Украинского фронта на подступах к Крыму. С ноября 1943 г. 8-й ВА предстояло решать боевые задачи по ликвидации вражеского плацдарма на левом берегу Днепра в районе Никополя на правом фланге 4-го Украинского фронта и оказывать авиационную поддержку передовым отрядам при форсировании Сиваша в Крым на левом фланге фронта. Основные боевые задачи, стоящие перед армией на крымской направлении, включали разведку предстоящего фронта боевых действий и перехват вражеских самолетов между Одессой, Николаевом и Крымом. Кроме того, велась работа по разрушению военной инфраструктуры в тылу противника в Крыму и накоплению материально-технические ресурсы в прифронтовой полосе, проводились тренировки, сборы и обучение личного состава армии<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20206. Оп. 0000001. Д. 0086. Л. 16.

На крымском направлении, авиация 8-й ВА обеспечивала воздушное прикрытие войск 2-й Гв.А генерала Г.Ф. Захарова на Перекопе, а на Сиваше – 51-й А генерала Я.Г. Крейзера. Эта боевая задача по прикрытию боевых порядков частей 51-й А и особенно противовоздушной обороны переправы через оз. Сиваш в районе о. Русский. в ноябре — декабре 1943 г. была возложена на 9-ю гвардейскую истребительную дивизию<sup>1</sup>.

С ноября 1943 г. все полки дивизии базировались на аэродроме свх. Красный Перекоп, входившем в состав аэроузла Дмитриевка, расположенного от объекта прикрытия на расстоянии в 60-65 км. Такое большое расстояние исключало возможность своевременного прихода советских истребителей в район прикрытия для перехвата самолетов противника. Для устранения этого неудобства 11 ноября весь личный состав дивизии перебазировался автотранспортом на аэроузел Аскания Нова, включавшем площадки Аскания Нова и Крестовский.

Боевой состав частей 8-й ВА, принимавших участие боях на Крымском направлении в декабре 1943 – январе 1944 г. представлен в табл. 11<sup>2</sup>. Значительные изменения в количестве штурмовой, истребительной и бомбардировочной авиации в этот период обусловлены интенсивными боевыми действиями.

Командующим 9-й ГИАД был полковник И.М. Дзусов. Дивизия включала в себя три гвардейских истребительных полка: 16-й, 100-й и 104-й ГИАП:

- 16-й ГИАП, командир подполковник Н.В. Исаев;
- 100-й ГИАП, командир подполковник С.И. Лукьянов;
- 104-го ГИАП, командир майор П.П. Крюкович.

Боевой состав 9-й ГИАД во время действий над переправами в Крым отражен в табл. 12<sup>3</sup>.

Отметим, что к началу боев над Сивашем, в 100-й ГИАП прибыло 8

---

<sup>1</sup> Красные соколы нашей Родины. URL: <http://www.airaces.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0161. Л. 72.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20046. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 127.

летчиков, не имевших опыт полетов на П-39 «Аэрокобра» и не пригодных к боевой работе. Это послужило одной из причин того, что полк вывели в резерв дивизии на тыловой аэродром Харьков. Материальную часть 100-го ГИАП разделили между 16-м и 104-м ГИАП для восполнения их потерь<sup>1</sup>.

Таким образом, с 15 ноября 1943 г. 9-я ГИАД вела боевые действия силами только двух полков – 16-го и 104-го ГИАП, в которых имелись соответственно 20 и 15 боеготовых экипажей. С 13 декабря оба полка базировались на аэродроме Аскания Нова<sup>2</sup>.

Наряду с выполнением основной задачи по прикрытию войск и переправ на плацдарм 51-й А, 9-я ГИАД выполняла следующие задачи:

– по ведению систематической оперативной и тактической разведки в интересах наземного командования с целью вскрытия вражеских группировок, подхода резервов и строительства оборонительных сооружений, аэродромов противника. Маршруты, пролежавшие над Крымом, простирались от рубежа Турецкий вал – Тархан до рубежа Джанкой, Курман-Кемельчи (совр. пгт. Красногвардейское, Красногвардейский район), Айбары (совр. село Войково, Первомайский район), Фрайдорф (совр. село Новосельцы, Красногвардейский район);

– по ведению свободной «охоты» по уничтожению паровозов на ж.д. участках Армянск-Джанкой, Джанкой-Джимбулук (ныне остановочный пункт севернее пос. Чонгар, Генический район); за транспортной авиацией и плавучими средствами в Черном море на расстоянии до 100 км от западного берега Крымского полуострова<sup>3</sup>. Результаты выполнения поставленных перед 9-й ГИАД задач отражены в табл. 13<sup>4</sup>. Данные таблицы свидетельствуют, что спектр выполняемых задач не ограничивался перехватом вражеских самолетов по пути в Крым или обратно и прикрытием переправ через Сиваш. О напряженности воздушной обстановки над переправами в районе Сиваша

---

<sup>1</sup> Жванский С. Легендарный полк. М., 2014. С. 85.

<sup>2</sup> Табаченко А.И. Покрышкинский авиаполк. М., 2012. С. 388.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20046. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 126 об.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20046. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 127.

свидетельствуют результаты воздушных боев 9-й ГИАД, представленные в табл. 14<sup>1</sup>.

При выполнении боевых задач в ноябре 1943 г., штурмовыми действиями охотников 9-й ГИАД противнику был нанесен следующий урон:

– 16-й ГИАП уничтожил 3 автомашины, 1 бензовоз, 30 лошадей, 1 склад с боеприпасами, на земле сожжен 1 самолет Ме-109;

– 104-й ГИАП – 60 солдат, 32 автомашины, 1 бензовоз, 13 подвод, 3 паровоза, 60 лошадей, 1 танк, сожжен на земле 1 самолет Фи-156 Шторх.

В ноябре 1943 г. 16-й ГИАП потерял 1 самолет в воздушном бою и 1 – в результате аварии на своем аэродроме. Потерь в летном составе не было.

В 104-м ГИАП в воздушном бою был потерян 1 самолет, еще 2 – от огня ЗА, погибло три летчика. Один самолет потерян в катастрофе во время тренировочного полета.

Для организации эффективного противодействия вражеской авиации помимо постов ВНОС, в 16-м ГИАП была развернута наземная станция наведения РУС-2С «Пегматит-2М». Этот радиолокатор контролировал воздушную обстановку на дальности до 100 км и позволял наводить советские истребители на перехват групп самолетов противника. Организация боевого взаимодействия и обучение эксплуатации нового оборудования заняли первую половину ноября. Для этого на основном аэродроме базирования 16-го ГИАП в Аскания-Нова находились две эскадрильи в готовности № 1, а третья эскадрилья дежурила на передовом аэродроме Ново-Покровка у берегов Сиваша. В течение ноября, по данным РЛС, было выполнено 215 самолетовылетов на перехват самолетов противника над переправой. Погодные условия сократили количество летных дней, а непригодные к эксплуатации грунтовые взлетно-посадочные полосы аэродромов сковывали действия советской авиации. Однако в течение ноября – декабря 1943 г. воздушные бои над Перекопом и Сивашем не прекращались.

---

<sup>1</sup> Там же. Л. 128.

Особо важной боевой задачей, стоящей перед летчиками из 9-й ГИАД, являлась организация блокады на воздушной трассе в Крым. Летчики истребители 16-го ГИАП под руководством майора А.И. Покрышкина в парных вылетах над морем сбили 35 самолетов противника<sup>1</sup>. Но в связи с большими рисками выполнения таких заданий в условиях отсутствия визуальных ориентиров и штормовой погоды над морем, с 14 декабря 1943 г. «охоту» разрешалось проводить только над сушей. В дальнейшем, экипажи истребителей «охотников» атаковали самолеты противника в его тылу. Кроме того, истребители атаковали артиллерийские позиции, паровозы и преследовали автомашины. В соответствии с приказом НКО от 28 декабря 1943 г. 9-я ГИАД была отведена в тыл для отдыха и пополнения<sup>2</sup>.

6-я ГИАД приступила к выполнению задач по прикрытию советских войск в районе залива Сиваш и Перекопского перешейка с января 1944 г. На дивизию возлагалась задача защиты от налетов бомбардировщиков противника ж.д. станций Партизаны и Ново-Алексеевское. На эти станции прибывали грузы для предстоящего наступления войск 4-го Украинского фронта.

Командиром 6-й ГИАД был полковник И.И. Гейбо. В состав дивизии входило четыре гвардейских истребительных авиационных полка:

- 9-й ГИАП, командир подполковник А.А. Морозов;
- 31-м ГИАП до 29 декабря 1943 г. командовал майор Б.Н. Ерёмин, затем – майор С.Х. Куделя;
- 73-й ГИАП возглавлял майор П.А. Михайлюк;
- 85-м ГИАП – до 20 декабря 1943 г. командовал подполковник И.П. Залесский, затем К.Ф. Баскаков, а с февраля 1944 г. – подполковник П.Е. Смоляков.

---

<sup>1</sup> Покрышкин А.И. Крылья истребителя. М., 1948. С. 82.

<sup>2</sup> Скоробогатов С.Б. Крымское небо Александра Ивановича Покрышкина // Актуальные вопросы истории, историографии и источниковедения России: к 75-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне: Материалы регион. науч.-практ. конф. 7 мая 2020 г. Симферополь, 2020. С. 95.

85-й ГИАП 1 ноября 1943 г. поэскадрильно прикрывал Сивашские переправы. В воздушных боях были сбиты 2 Ме-109 и потерян 1 Як-1. Для надежного прикрытия советских войск полк базировался на полевом аэродроме возле села Пионерское, недалеко от Сивашского залива до 12 апреля 1944 г.<sup>1</sup>

В начале ноября силы 9-го ГИАП выполняли воздушное прикрытие действий 4-го кавалерийского корпуса на участке Перекоп-Армянск. С наступлением непогоды в ноябре 1943 г. боевые действия почти прекратились, личный состав полка занимался учебой, подготовкой техники. Полеты выполнялись в основном на разведку и на свободную охоту летчиков-истребителей<sup>2</sup>. Процесс перебазирования авиационных частей на полевые аэродромы, ближе к новой линии фронта, проходил с ноября 1943 г. до января 1944 г. Летчики 9-й ГИАП выполняли боевые задания в районе Сиваша до февраля 1944 г. В течение марта и начала апреля 1944 г. истребители 31-го ГИАП самостоятельно и взаимодействуя с экипажами Пе-2 и Ил-2, вели воздушную разведку на Турецком валу и Ишуньских позициях<sup>3</sup>.

Для организации взаимодействия авиации 8-й ВА и зенитной артиллерии над переправами на о. Русский был размещен армейский пункт управления воздушным боем. Он был соединен линиями связи со штабом 8-й ВА и командным пунктом артиллерии ПВО<sup>4</sup>.

С февраля 1944 г. задачи по прикрытию советских войск на переправах в Крым были возложены на 3-й истребительный авиационный корпус (ИАК). Командиром 3-го ИАК был генерал-майор авиации Е.Я. Савицкий. В состав корпуса входили две истребительные дивизии:

– командиром 265-й ИАД был полковник А.А. Корягин. Дивизия состояла из трех полков:

– 291-й ИАП, командир – майор А.И. Якимов;

---

<sup>1</sup> Панов Д.П. Русские на снегу. Львов, 2003. С. 634.

<sup>2</sup> Лавриненков В.Д. Возвращение в небо. М., 1983. С. 166.

<sup>3</sup> Ерёмин Б.Н. Воздушные бойцы. М., 1987. С. 236.

<sup>4</sup> Исаев А.В. Битва за Крым 1941–1944 гг. М., 2017. С. 807.



- 402-ИАП, командир – майор А.У. Ерёмин;
- 812-й ИАП, до 10 января 1944 г возглавлял майор Н.С. Корнилов, затем подполковник И.Ф. Попов;
- командиром 278-й ИАД был полковник В.Т. Лисин. В ее состав входило три полка:
  - 15-й ИАП, командир – майор Н.В. Исаков;
  - 43-й ИАП, командир – майор А.А. Дорошенко;
  - 274-м ИАП, до 26 марта 1944 г. командовал майор Н.Г. Волчков, а после его гибели в бою над Сивашем – капитан М.Н. Томарев<sup>1</sup>.

С января 1944 г. три полка 265-й ИАД приступили к выполнению боевой задачи по прикрытию переправ через Сиваш на плацдарм в Крыму с двух аэродромов: Агаймак и Аскания-Нова. По указанию радиолокационной станции наведения РУС-2 летчики 265-й ИАД проводили перехват бомбардировщиков в любых метеоусловиях.

Активность вражеской бомбардировочной и истребительной авиации повысилась с 11 марта 1944 г. Налеты бомбардировщиков Ю-87 на переправу и плацдарм проводились под сильным прикрытием больших групп истребителей Ме-109 и ФВ-190. Дополнительно, с задачей связать боем советские прикрывающие группы до подхода бомбардировщиков, в район Сиваша высылались по 6-12 истребителей<sup>2</sup>. Для борьбы с немецкими истребителями из лучших летчиков 402-го ИАП была создана специальная группа истребителей, действовавшая с группами уничтожения бомбардировщиков из 291-го и 812-го ИАП<sup>3</sup>.

Итогами боевой работы 278-й ИАД в период подготовки операции по освобождению Крыма стало уничтожение 77 самолетов противника (см. табл. 15)<sup>4</sup>.

Кроме прикрытия сухопутных войск и сопровождения штурмовиков, на

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0264. Л. 116.

<sup>2</sup> Barbas B. Die Geschichte der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 52. Überlingen, 2003. P. 255.

<sup>3</sup> Антипов В. Драконы с «птичьим крылом» // История авиации. 2002. Вып. 22-6. С. 44.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20514. Оп. 0000001. Д. 0071. Л. 56.

участке 51-й А с февраля 1944 г. самолеты 3-го ИАК обеспечивали работу на крымском направлении воздушных артиллерийских корректировщиков из 100-го отдельного корректировочно-разведывательного авиационного полка (ОКРАП). Командиром 100-го ОКРАП с 27 марта 1944 г. был подполковник А.З. Калашников. В составе полка имелись две корректировочно-разведывательные эскадрильи на самолетах ИЛ-2 и одна эскадрилья истребителей на самолетах ЛаГГ-3, Як-1 и Як-7Б, звено ночных корректировщиков на самолетах У-2 и один самолет У-2 для связи. Полк начал боевую работу с аэродрома Чаплинка, что 20 км севернее Перекопа, где проходила линия фронта.

С первых чисел апреля 1944 г. перед 100-м ОКРАП была поставлена боевая задача: провести аэрофотосъемку переднего края обороны, уточнить все укрепления противника – ДОТы, ДЗОТы, узлы сопротивления, расположение артиллерийских батарей, минометных позиций, военных складов и мест скопления боевой техники и живой силы врага<sup>1</sup>.

Штурмовая авиация 8-й ВА была сосредоточена в 1-й ГШАД и 7-м ШАК. Экипажи штурмовиков 1-й ГШАД взаимодействовали с войсками 51-й А при форсировании Сиваша.

Командующим 1-я ГШАД до 28 декабря 1943 г. был генерал-майор авиации Б.К. Токарев, а затем подполковник С.Д. Прутков. В составе 1-й ГШАД было четыре гвардейских штурмовых полка:

- 74-го ГШАП, командир майор В.С. Панычев;
- 75-го ГШАП, командир майор Н.Ф. Ляховский;
- 76-го ГШАП, командир майор В.С. Семёнов;
- 136-го ГШАП, командир подполковник Г.И. Коржов.

В течение ноября 1943 г. по причине плохой погоды боевая работа часто заменялась учебой и подготовкой на земле. В декабре некоторые эскадрильи 76-го ГШАП вообще не выполнили ни одного полета. Боевая работа

---

<sup>1</sup> Информация об авиационных частях, участвовавших в Великой Отечественной войне. URL: <http://www.allaces.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

возобновилась только после 10 января 1944 г., когда подмерзла грязь на полевых аэродромах. С 12 по 15 января 1944 г. самолеты 1-й ГШАД поддерживали наступление 3-й Гв. А и 28-й А с задачей способствовать разгрому войск противника на Никопольском плацдарме<sup>1</sup>. 27 января 1944 г. экипажи выполнили 30 самолетовылетов, содействуя действиям 51-й А в частной наступательной операции по овладению высотой 17,4. Несмотря на сложные метеоусловия, еще до начала наступления сухопутных войск был уничтожен штаб противника, а затем самолеты поддерживали наступающих штурмовыми действиями. С началом весны 1944 г. основная боевая работа штурмовиков была сосредоточена на крымском направлении. Так, 18 марта 1944 г. 4 Ил-2 из 75-го ГШАП в сопровождении 6 Як-1 из 85-го ГИАП вылетели для уничтожения паровозов и эшелонов на перегоне Ишунь – Джанкой. Ввиду отсутствия заданной цели, было решено атаковать склады ГСМ в районе Воинка. После уничтожения примерно 100 бочек горючего, в условиях низкой облачности, была потеряна связь с истребителями прикрытия. При возвращении, один Ил-2 отстал и был сбит в воздушном бою с двумя вражескими Ме-109. Пилот совершил вынужденную посадку на территории противника. 19 и 20 марта вылеты на свободную охоту за ж.д. транспортом повторились в районах Ишунь, Джанкой, Карань и Воинка<sup>2</sup>.

С 22 марта 1944 г. самолеты 1-й ГШАД во взаимодействии с истребителями из 6-й ИАД вновь содействовали войскам 51-й А в частной наступательной операции по овладению несколькими господствующими высотами в районах Малый Бем и Ашкадан. Силами 22 самолетов Ил-2 из 76-го ГШАП был нанесен удар по аэродрому Веселое<sup>3</sup>. Шестерка штурмовиков в сопровождении истребителей атаковали взлетную полосу и средства ПВО, а две восьмерки Ил-2 материальную часть противника. Результатом удара было уничтожение около 30 вражеских самолетов и потеря от огня ЗА одного

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20002. Оп. 0000001. Д. 0002. Л. 26.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20002. Оп. 0000001. Д. 0002. Л. 31.

<sup>3</sup> Рытов А.Г. Рыцари пятого океана. М., 1968. С. 310.

штурмовика<sup>1</sup>.

Командиром 7-го ШАК был генерал-майор авиации В.М. Филин. В боевых действиях над Крымом принимали участие две штурмовых авиационных дивизии из состава корпуса: 206-я и 289-я ШАД.

Командиром 206-й ШАД до 15 февраля 1944 г. был полковник Л.К. Чумаченко, с 16 февраля до 13 апреля 1944 г. – полковник К.М. Чубченков, затем назначен подполковник С.Н. Соковых<sup>2</sup>. В составе дивизии находились три полка:

- 503-й ШАП, командир майор Н.И. Калябин;
- 806-й ШАП, командир подполковник Г.М. Смыков;
- 807-й ШАП, командир майор П.Ф. Забавских.

Командиром 289-й ШАД был полковник И.П. Пуцыкин. В составе этой дивизии находились три полка:

- 232-й ШАП, под командованием подполковника П.Н. Ткачева;
- 686-й ШАП, под командованием майора В.П. Никитина;
- 947-го ШАП, командир майор М.Ф. Рябчевский.

Бомбардировочная авиация 8-й ВА была сосредоточена в 6-й ГБАД, 2-й ГНБАД и 406-м отдельном НБАП. Боевые действия в дневное время возлагались на три полка 6-й ГБАД. Командиром 6-й ГБАД был полковник Г.А. Чучев. В состав дивизии входили три гвардейских бомбардировочных авиационных полка:

- 10-й ГБАП, командир подполковник З.П. Горшунов;
- 134-й ГБАП, командир майор В.М. Катков;
- 135-й ГБАП, командир майор Д.Д. Валентик.

В ноябре-декабре 1943 г. 135-й ГБАП участвовал в боях на Никопольском направлении, обеспечивал перегруппировку и сосредоточение сухопутных войск фронта для подготовки операции в Крыму. С начала 1944 г. до середины февраля полк практически не участвовал в боевой работе по причине плохих

---

<sup>1</sup> Сто сталинских соколов. В боях за Родину. М., 2005. С. 236.

<sup>2</sup> Пальмов В.В. Штурмовики над Днепром. Киев, 1984. С. 164.

метеоусловий и размякшего грунта на аэродромах базирования. Непосредственная боевая работа на крымском направлении началась с середины февраля 1944 г.

Помимо бомбардировочных действий по уничтожению техники и живой силы противника в период подготовительной операции дивизия производила воздушную разведку армейских тылов. Разведка проводилась как визуальным способом, так и попутным фотографированием. Экипажи предоставляли данные о ж.д. и авто перевозках противника, местах сосредоточения войск и наличия авиации на аэродромах. С 29 ноября 1943 г. по 7 апреля 1944 г. летчики полка произвели 5 боевых вылетов на разведку тылов противника и 8 полетов на разведку погоды<sup>1</sup>.

В течение ночи с 1 на 2 апреля бомбардировочные части 8-й ВА подавляли артиллерийские позиции на опорных пунктах обороны противника в районах Тюй-Тюбе, Каранки, севернее Тауб, Малый Бем, Старый и Новый Чуваш.

Командовал 2-й ГНБАД генерал-майор авиации П.О. Кузнецов. В его подчинении были:

- 25-й ГНБАП, командир гвардии подполковник А.З. Калашников;
- 60-й ГНБАП, командир гвардии майор А.А. Оводов;
- 61-й ГНБАП, командир гвардии подполковник Н.Г. Свистунов;
- 77-й ГНБАП, командир гвардии майор В.С. Слесаренко<sup>2</sup>.

В период подготовки освобождения Крыма полки ночных бомбардировщиков действовали в интересах и сухопутных войск 4-го Украинского фронта. Представители штаба авиационного полка получали задания от штаба дивизии или от штабов сухопутных войск, расписывались в их получении, после чего боевые задачи дублировались по радио для гарантированного обеспечения готовности аэродромов подскока. При

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20034. Оп. 0000001. Д. 0030. Л. 241.

<sup>2</sup> Скоробогатов С.Б. Выполнение боевых задач 2-й гвардейской ночной бомбардировочной авиационной дивизией // Манускрипт. Тамбов, 2020. Т. 13, вып. 11. С. 57.

выполнении боевой задачи самолеты действовали в течение всей ночи с аэродрома подскока, расположенного у линии фронта. После завтрака отбой, затем обед, теоретическая подготовка и получение новой боевой задачи, а после ужина экипажи снова вылетали на аэродром.

Первые боевые вылеты дивизии на крымском направлении были выполнены еще в ночь на 27 октября 1943 г. для разрушения ж.д. полотна, что затруднило переброску из Крыма вражеских подкреплений на Мелитопольский участок фронта<sup>1</sup>. Летчики 2-й ГНБАД оказали большую помощь частям в боях на Сиваше. В это время тактика ведения боевых действий экипажей У-2 по сравнению с предыдущим периодом не изменились, практиковались одиночные и парные вылеты самолетов для поиска и уничтожения ж.д. эшелонов на станциях и перегонах. При действиях по целям противника с сильной ПВО выделялись наиболее подготовленные экипажи для борьбы с ЗА и прожекторами.

По расчетам штаба дивизии, для обеспечения нормальной боевой работы необходимо было иметь на каждом аэродроме подскока переходящий запас боеприпасов на 70-80 самолетовылетов, но удаленность аэродромов базирования от тыловых баз негативно сказывалось на обеспеченности боеприпасами и горюче-смазочными материалами<sup>2</sup>.

С 29 октября 1943 г. 2-я ГНБАД перебазировалась с аэроузла Благовещенка на аэроузел Терпение в Херсонской области. Управление дивизии и 60-й ГНБАП базировались в с. Терпение, 25-й ГНБАП – в с. Аккермен, 61-й ГНБАП – в с. Спасское, 77-й ГНБАП – в с. Владимировка.

В ноябре 1943 г экипажи 60-го ГНБАП выполнили боевые задания в районе Армянска, Красноперекопска и аэродрома Джанкой. Летчики отмечали слабое противодействие зенитной артиллерии противника<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0007а. Л. 178.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0007а. Л. 207.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 22152. Оп. 0143848с. Д. 0002. Л. 24.

Самолеты 2-й ГНБАД привлекались для снабжения плацдарма советских войск в интересах 10-го стрелкового корпуса из 51-й А. Самолеты У-2 транспортировали боеприпасы с площадок Коса и Новониколаевка с северного берега оз. Сиваш на южный – в район Хаджи-Булат (совр. с. Надеждино Красногвардейский район). Посадочная площадка находилась в расположении сухопутных войск и имела размеры 300-550 м в длину и 150-200 м в ширину. Обратными рейсами с плацдарма вывозились раненые офицеры и бойцы<sup>1</sup>. Эту уникальную для дивизии боевую задачу выполнили экипажи 67 самолетов за 664 вылета с общим налетом 367 часов, некоторые экипажи выполняли по 13-15 боевых вылетов в сутки. В результате в Крым было перевезено 188.69 т грузов и 131 человек, в основном офицеры связи; вывезено 799 человек. Операцией руководил лично командир дивизии, а в его отсутствие командир 60-го ГНБАП<sup>2</sup>. Полеты осуществлялись днем и ночью в труднейших метеоусловиях: в снег, туман, при нижнем крае облачности 100-150 м. В этих полетах истребительного прикрытия советской авиации не было, а зенитной артиллерии в районе Сиваша было недостаточно<sup>3</sup>. Вместе с тем, самолеты 2-й ГНБАД занимались ночной разведкой движения ж.д. транспорта на участке Армянск – Джанкой. Всего в боевых действиях за ноябрь 1943 г. во 2-й ГНБАД было потеряно 11 самолетов и еще 3 самолета – небоевые потери, погибли 2 летчика и 2 штурмана.

В декабре 1943 г. основные усилия авиации 2-й ГНБАД были сосредоточены на содействии войскам 4-го Украинского фронта в уничтожении живой силы и техники противника на Никопольском и Херсонском плацдармах и переправах через р. Днепр. Действия дивизии способствовали ликвидации Херсонского плацдарма на левом берегу Днепра. В Крыму с 1 по 5 декабря 1943 г. ночные бомбардировщики действовали над г. Армянск и мыс Тархан<sup>4</sup>. Погодные условия и состояние взлетных полей

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0007а. Л. 206.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0095. Л. 144.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0017а. Л. 209.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0017а. Л. 223.

сократило количество летных дней для авиации 8-й ВА до минимума, что делало самолет У-2 незаменимым дневным и ночным разведчиком. При проведении разведки в ночное время экипаж У-2 сбрасывал бомбы и открывал огонь из стрелкового вооружения, чем вызывал ответный огонь и, тем самым вскрывал дислокацию вражеских войск.

Для действий на Крымском направлении со второй половины января 1944 г. был выделен 61-й ГНБАП. Его первой и основной боевой задачей было уничтожение ж.д. транспорта на перегонах Армянск-Джанкой, Джамбулук-Джанкой, Сейтлер и Курман-Кемельчи<sup>1</sup>. Так, летчик гв. мл. лейтенант А.Н. Мосалов и штурман гв. старший лейтенант Н.М. Котельников обнаружили ж.д. эшелон, стоящий у семафора станции Богемка (современное с. Лобаново в Джанкойском районе). Пользуясь отсутствием ПВО экипаж снизился до 400 м и произвел бомбардировку паровоза, чем вывел его из строя. В эту же ночь другой экипаж в составе летчика гв. сержанта А.Я. Мурасанова и штурмана гв. младшего лейтенанта А.Я. Фатеева обнаружил ж.д. состав на подходе к станции Мамут. В результате бомбовой атаки с высоты 500 м был выведен из строя паровоз и разбито 2 вагона<sup>2</sup>. Второй боевой задачей 61-го ГНБАП являлась ночная разведка погоды в интересах дневной авиации 8-й ВА.

С 21 по 23 февраля части 2-й ГНБАД перебазировались на новый аэроузел Тимофеевка в Херсонской области поближе к Сивашу: 60-й ГНБАП в с. Федосиевка, 61-й ГНБАП в с. Благодатное, 77-й ГНБАП в п. Кидалов, а 25-й ГНБАП остался на старом месте.

В феврале 1944 г. за отличные боевые действия при ликвидации Никопольского плацдарма командованию и личному составу 2-й ГНБАД была объявлена благодарность Приказом ВГК. С этого момента Крым стал основным направлением проведения боевой работы дивизии. Все полки 2-й ГНБАД выполняли ночные полеты для уничтожения ж.д. транспорта и вели

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 7.

<sup>2</sup> Там же. Л. 6.



разведку расположения вражеских войск и погоды в Крыму. В результате ночной разведки на Крымском направлении было установлено точное расположение артиллерийских батарей в районах г. Армянск, Тюй-Тюбе, Каранки, Старый и Новый Чуваш<sup>1</sup>. Самые опытные экипажи привлекались к проведению дневной разведки, которая, как правило, велась в сложных метеоусловиях. Так, в результате уточненных данных по расположению и материальной части вражеского аэродрома Каранкут (бывший аэродром Веселое, Советский район), был осуществлен налет самолетами 3-го ИАК.

Количественный и качественный состав 2-й ГНБАД в период подготовки операции по освобождению Крыма представлен в табл. 16<sup>2</sup>.

В течение февраля 1944 г. было только 7 летных и 7 относительно летных ночей, в остальное время 2-я ГНБАД боевой работы не вела. На ограничение летной работы сказалось и отсутствие горюче-смазочного материала в конце месяца. Кроме боевой работы в полках дивизии велась интенсивная учебно-боевая подготовка. На наземную подготовку было затрачено 1457 час., на летную – 217 час., что составило 1281 полет.

С марта 1944 г. основной боевой задачей, стоящей перед экипажами 2-й ГНБАД в ночных вылетах, являлось выявление и уничтожение артиллерийских и минометных батарей противника, препятствовавших сосредоточению советских войск на южном берегу Сиваша. Бомбардировочным действиям и пулеметному огню подвергались вражеские позиции в районах сел северного Крыма –Новый и Старый Чуваш, Каранки, Самаи, Тархан, Тюй-тюбе. Для большего морального воздействия на противника одиночные экипажи, реже парами, находились над целью непрерывно, сменяя друг друга. Самолеты летали по кругу, определяя расположение вражеских батарей по вспышкам от выстрелов. Цель затем подвергалась бомбардированию с высот 600-800 м.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 17.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0007а. Л. 227.

В преддверии начала операции по освобождению Крыма 2-й ГНБАД взаимодействовала с войсками 51-й А. Вопросы уточнения боевой задачи в интересах сухопутных войск решались личным выездом командира 2-й ГНБАД и ответственных офицеров к начальнику штаба армии и начальнику авиаотдела<sup>1</sup>.

В период с 4 по 14 марта 1944 г. экипажи 2-й ГНБАД оказывали поддержку войскам 3-го Украинского фронта при наступлении на Николаев ночными атаками и блокированием аэродрома Водопой (современное Кульбакино), с которого работала немецкая ночная авиация.

С конца марта части 2-й ГНБАД сосредоточили основные усилия на разрушении взлетно-посадочных полос на аэродроме Каранкут, откуда совершались массированные налеты на советские переправы на Сиваше. Результатом попадания 20 авиабомб по бетонной взлетно-посадочной полосе стало разрушение ее покрытия в 18 местах, аэродром был выведен из строя<sup>2</sup>.

Важной боевой задачей, которую продолжали выполнять полки 2-й ГНБАД, являлась ночная разведка ж.д. перевозок, районов сосредоточения войск и артиллерийских позиций на переднем крае вражеской обороны. Наиболее результативным стал вылет 13 марта 1944 г., когда были обнаружены эшелоны и паровозы на станциях Колай, Таганаш, Чирик, вскрыта система ПВО станций Ишунь, Воинка, Пятиозерная, Колай, Курман-Кемельчи, Джанкой<sup>3</sup>. За месяц было сделано 8 ночных фотоснимков переднего края обороны противника и ж.д. станций. Эти данные были переданы в РО 8-й ВА и командованию сухопутных частей<sup>4</sup>.

Весной 1944 г. напряженность боевых действий на крымском направлении постепенно нарастала. При этом наращивались усилия по учебно-боевой подготовке, частями дивизии было выполнено 3752 тренировочных полета с налетом в 694 ч.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 33.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 38.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0007а. Л. 115.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0292932. Д. 0012. Л. 73.

Основной проблемой организации боевой работы дивизии снова стал острый недостаток горюче-смазочных материалов. В течение месяца полки дивизии недостаточно были обеспечены светосигнальными ракетами, что влияло на безопасность полетов. Причиной этому была удаленность аэродромов от баз снабжения и загруженность частей обеспечения. В связи с этим приходилось отвлекать экипажи от выполнения боевых задач и самостоятельно завозить горючее как на основные, так и на передовые аэродромы. В течение месяца полки дивизии недостаточно были обеспечены светосигнальными ракетами, что влияло на безопасность полетов.

Итогами боевой работы 2-й ГНБАД в марте стали 1082 самолетовылета. Средняя суточная нагрузка на самолет составляла 2,25 самолетовылета, а средняя боевая нагрузка на один вылет – 160 кг. На противника было сброшено 167 т бомб, 4 085 800 листовок, выстреляно 153150 шт. патронов<sup>1</sup>.

С апреля 1944 г. вся боевая деятельность 2-й ГНБАД проводилась полностью в интересах подготовки, а затем проведения Крымской наступательной операции войск 4-го Украинского фронта. Первостепенной задачей в подготовительный период, с 1 по 7 апреля, являлось уничтожение вражеских артиллерийских батарей, ведущих обстрел советских переправ через Сиваш. Для выполнения поставленной задачи было совершено 286 самолетовылетов.

Следующей задачей, поставленной перед 2-й ГНБАД в подготовительный период, являлся срыв подвоза подкреплений и боеприпасов ж.д. транспортом. Для этого самолеты уничтожали ж.д. эшелоны и разрушали ж.д. полотно на участке Ишунь–Джанкой–Биюк-Онлар. Результатами ночных атак стало снижение интенсивности ж.д. перевозок, уничтожение 1 эшелона, повреждение 2 паровозов, 16 вагонов и 28 автомашин<sup>2</sup>.

Третьей задачей было уничтожение авиации противника и разрушение аэродромов Каранкут и Джанкой. Для ее осуществления было выполнено 68

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 51.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 59 об.

самолетовылетов, результатом стали 34 воронки от бомб на взлетно-посадочной полосе аэродрома Каранкут<sup>1</sup>.

В последние дни перед началом Крымской наступательной операции части 8-й ВА продолжали боевую работу по прежним целям. Однако, ухудшение погодных условий, размокшие аэродромы не позволяли задействовать весь потенциал армии. Все части 8-й ВА продолжали восстановление матчасти, расчистку и подготовку аэродромов, проводили занятия по боевой подготовке с личным составом<sup>2</sup>.

Охарактеризуем отдельные бомбардировочные части 8-й ВА, принимавшие участие в освобождении Крыма. Командиром 406-го НБАП был подполковник Б.З. Зумбулидзе. В период освобождения Крыма 406-й НБАП находился в оперативном подчинении 2-й Гв. А, произвел 1314 самолетовылетов.

При прорыве перекопских позиций полк выполнял следующие боевые задачи: ночное бомбометание, обеспечение связи между сухопутными войсками, транспортировка боеприпасов и продовольствия, авиационная разведка. Результатом ночных атак летчиков 406-го НБАП стало уничтожение 12 автомашин, 7 артиллерийских орудий, 5 танков, 4 прожекторов, 3 цистерны горючего, создано 2400 очагов пожаров. В расположении противника сброшено 408 тысяч листовок. За проявленные мужество и отвагу при освобождении Крыма и Севастополя подполковник Б.З. Зумбулидзе награжден орденом Александра Невского<sup>3</sup>.

В составе 8-й ВА находились отдельные части, подчинявшиеся напрямую управлению армии. Одной из наиболее важных и частых задач в 8-й ВА была авиационная разведка. Разведывательные полеты для контроля погоды и изменения дислокации противника производили все авиационные полки.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 61 об.

<sup>2</sup> Крым в период Великой Отечественной войны. 1941–1945: сборник документов и материалов / введ. М. Акулова. Симферополь, 1973. С. 280.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686196. Д. 2304. Л. 270.

Однако, 8-й ОРАП выполнял разведывательные задания не только в интересах 8-й ВА, но и всего фронтового командования.

Возглавлял 8-й ОРАП полковник М.А. Ситкин. К выполнению заданий по подготовке освобождения Крыма полк приступил 25 января 1944 г. Только за март 1944 г. было выполнено 633 полета для сбора информации о дислокации противника и изготовления карт и схем обороны противника в Крыму<sup>1</sup>.

В течение трех суток перед началом Крымской наступательной операции, авиация 8-й ВА произвела одновременные упреждающие удары по аэродромам Веселое (Каранкут), Джанкой, Ички (поселок в Советском районе), Курман-Кемельчи и Райзендорф. Результатом 490 дневных и 419 ночных самолетовылетов стало уничтожение более 40 самолетов противника на земле. Ведущими групп штурмовиков были гвардии майоры И.Г. Суклышкин, Ф.В. Тюленев, М.А. Филиппов, капитан В.Ф. Анисов и старший лейтенант Д.И. Жабинский. Воздушное прикрытие обеспечивали истребители из 402-го и 812-го ИАП, сбившие в воздухе 13 вражеских истребителей<sup>2</sup>.

В ночь на 1 апреля 1944 г. командование 8-й ВА получило данные об ударе немецкой авиации по советским аэродромам, поэтому приказало нанести упреждающий удар по аэродрому Каранкут (Веселое) силами 2-й ГНБАД. Целью было разрушить бетонную ВПП этого аэродрома. Кроме того, авиация 8-й ВА продолжала уничтожать и подавлять артиллерию противника на опорных пунктах, вести разведку согласно плана РО Штаба 8-й ВА<sup>3</sup>.

За сутки до начала наступления 4-го Украинского фронта авиация 8-й ВА массированным ударом штурмовиков под прикрытием истребителей произвела налет на вражеские аэродромы Курман-Кемельчи, Ички и Джанкой. Ввиду отсутствия самолетов противника на указанных аэродромах, группы Ил-2 атаковали запасные цели – аэродром Веселое и ж.д. эшелоны на станции

---

<sup>1</sup> Воспоминания ветеранов Великой Отечественной войны. URL: <https://iremember.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>2</sup> Антипов В. Драконы с «птичьим крылом» // История авиации. 2002. Вып. 22-6. С. 42.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0170. Л. 2.

Джанкой. Во главе одной из групп истребителей, предназначенных для расчистки воздуха от вражеской авиации, находился командир 3-го ИАК генерал Е.Я. Савицкий<sup>1</sup>.

Таким образом, за день до начала Крымской наступательной авиации удалось уничтожить значительное количество вражеских самолетов на аэродромах: 20 бомбардировщиков Ю-87 и 3 истребителя ФВ-190. В воздушных боях истребители 8-й ВА провели 17 воздушных боев, в которых сбили 17 вражеских самолетов ценой потери 9 самолетов. В ночь перед началом Крымской наступательной операции авиация 8-й ВА, маскировала шумом двигателей летавших парами самолетов У-2 из 2-й ГНБАД, маневр по передислокации танков на Перекопском направлении<sup>2</sup>.

Рассмотрим отдельные вспомогательные авиационные части 8-й ВА, принимавшие участие в боевых действиях над Крымом в период подготовки его освобождения. Это санитарные, транспортные и связные полки и эскадрильи.

5-й отдельный санитарный авиационный полк (ОСАНАП), командир – подполковник Н.Г. Дадиянц. Задачей полка являлась доставка раненных с передовой в госпитали в тылу советских войск.

В интересах командования 8-й ВА спецзадания выполнял 678-й отдельный транспортный авиационный полк (ОТАП). Командиром был подполковник Ф.Ф. Бондарев. В период весенней распутицы в районе переправ через Сиваш полк являлся основным средством обеспечения боевой работы летных частей. В мае 1944 г. командир полка был награжден орденом Отечественной войны I степени<sup>3</sup>.

Основными задачами, стоявшими перед полком в Крымской операции, были транспортировка боеприпасов, запчастей и технического имущества авиационных подразделений и обеспечение связи со штабом 8-й ВА. Особо

---

<sup>1</sup> Тищенко А.Т. Ветераны «Дракона». М., 1966. С. 106.

<sup>2</sup> Дважды герой Советской Советского Союза генерал-полковник авиации Т. Хрюкин // Год решающих побед в воздухе. М., 1945. С. 51.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 1174. Л. 37.

отличился командир звена, старший лейтенант К.Т. Шляпин. В период прорыва перекопских позиций он произвел 28 вылетов по доставке запчастей и боеприпасов для передовых частей 8-й ВА. За эти полеты награжден орденом Отечественной войны II степени<sup>1</sup>.

При штабе 4-го Украинского фронта находилась 214-я ОАЭС, с 1944 г. ею командовал майор В.И. Зуев. К началу Крымской операции В.И. Зуев провел большую работу по приведению в готовность матчасти, что позволило эскадрилье безупречно производить боевую работу. Боевыми орденами были награждены командиры звеньев, старшие лейтенанты С.В. Косарев и А.А. Юматов.

В 383-й ОАЭС за выполнение боевых заданий в период освобождения Крыма были награждены командир авиаэскадрильи, майор И.Ф. Медведев, командир звена, старший лейтенант Л.К. Джанджуа и пилот, младший лейтенант А.И. Луценко<sup>2</sup>.

В 410-й ОАЭС, обеспечивающей передачу приказов, донесений и связь с ВПУ 4-го Украинского фронта, расположенного на плацдарме в Крыму в этот период, награждались: командир авиаэскадрильи, майор Т.Г. Яценко, заместитель командира эскадрильи Г.Ф. Закушняк и пилот, младший лейтенант И.С. Трухачев. Летчик эскадрильи – старшина И.А. Андриенко в операции по освобождению Крыма перевозил офицеров связи в районы соприкосновения советских войск с войсками противника. За образцовое выполнение заданий в период боев за Симферополь и обеспечение связи с 19-м ТК награжден орденом Отечественной войны II степени<sup>3</sup>.

Результатом боевой работы 8-й ВА в период подготовки освобождения Крыма было уничтожение в воздухе 91 самолета противника и еще 53 на аэродромах. Кроме того, авиацией были уничтожены 54 танка, 150 ж.д. вагонов, 1833 единиц автотехники, 4 баржи и 3 катера<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup>ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686196. Д. 0558. Л. 42

<sup>2</sup>ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 3685. Л. 231.

<sup>3</sup>ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 3685. Л. 237.

<sup>4</sup>Рытов А.Г. Рыцари пятого океана. М., 1968. С. 323.

Таким образом, в период подготовки операции по освобождению Крыма боевая работа 8-й воздушной армии над Перекопом и Сивашем была сосредоточена на поддержке боевых действий 4-го Украинского фронта. До февраля 1944 г. авиация этой армии в основном была задействована на ликвидации Никопольского плацдарма противника на р. Днепр. На крымском направлении 8-й воздушной армии предстояло решать задачи по обеспечению воздушного прикрытия 2-й Гвардейской армии на Перекопе и 51-й армии на Сивашском плацдарме, оказывать материально-техническую поддержку Скадовской авиагруппе Черноморского флота, организовать транспортную блокаду Крыма, уничтожать вражескую авиацию и инфраструктуру, проводить разведку и накапливать материально-технические ресурсы. Особо важными боевыми задачами, стоящими перед летчиками 8-й воздушной армии, являлись: организация блокады на воздушной трассе с аэродромов Николаева и Одессы в Крым, атаки артиллерийских позиций, уничтожение железнодорожного и авто транспорта, военной инфраструктуры. Помимо боевой работы регулярно проводились тренировки, сборы и обучение личного состава.

На интенсивность использования советской авиации негативно влияли погодные условия и непригодные к эксплуатации грунтовые взлетно-посадочные полосы аэродромов, что сокращало количество летных дней и сковывало действия советской авиации.

К началу Крымской наступательной операции экипажи 8-й ВА надежно прикрывали советские войска над Перекопом и Сивашем и были готовы обеспечить дальнейшее их продвижение на юг.

### **2.3. Действия Военно-воздушных сил Черноморского флота на подступах к Крыму**

Военно-воздушные силы Черноморского флота возглавлял генерал-лейтенант авиации В.В. Ермаченков. ВВС ЧФ входили в состав



Черноморского флота СССР. Командующим ЧФ был вице-адмирал Л.А. Владимирский<sup>1</sup>. В октябре 1943 г. штаб ВВС ЧФ размещался в районе г. Туапсе в с. Мокапсе, а с ноября перебазировался в освобожденную советскими войсками Тамань.

В боевых действиях при подготовке и проведении освобождения Крыма ВВС ЧФ взаимодействовали с авиацией 4-й и 8-й ВА. Части ВВС ЧФ к началу операций по освобождению Крыма базировались на аэродромах Черноморского побережья Кавказа. Часть самолетов, входивших в состав ВВС ЧФ, базировались на аэродромах Азовского побережья Краснодарского края – Ейск, Приморско-Ахтарск, Анапа и находились в оперативном подчинении командования Азовской военной флотилии. Кроме того, имелись учебные, санитарные, связные и транспортные подразделения.

Выход советских войск к нижнему течению Днепра создал благоприятную обстановку для нарушения морских и воздушных путей снабжения блокированной в Крыму 17-й армии вермахта. Поэтому в ноябре 1943 г. в Херсонской области в районе Скадовска, была организована Скадовская авиагруппа, куда перебазирована часть авиации ВВС ЧФ<sup>2</sup>.

В октябре 1943 г. штаб морской авиации ЧФ и часть служб тылового обеспечения перебазировались ближе к району предстоящих боев на подступы к Крыму (см. табл. 17). С конца октября 1943 г. морская авиация уже принимала участие в боях над Керченским полуостровом. Маршруты разведывательных полетов охватывали побережье Крыма и западную часть Черного моря.

Артиллерия Северо-Кавказского фронта совместно с авиацией 4-й ВА и ВВС ЧФ (всего около 1000 самолетов) обеспечили огневое прикрытие высадки десанта на побережье Керченского полуострова<sup>3</sup>. Согласно первоначальному, плану предполагалось осуществить высадку десанта в ночь на 28 октября

---

<sup>1</sup> Ванеев Г.И. Черноморцы в Великой Отечественной войне. М., 1978. С. 214.

<sup>2</sup> Заблотский А.Н. «Воздушные мосты» Третьего рейха. М., 2013. С. 176.

<sup>3</sup> Кононенко В.М. Керченско-Эльтигенская десантная операция. М., 1954. С. 16.

1943 г. с расчетом начала движение высадочных средств к берегу в 2 часа ночи<sup>1</sup>. Но из-за штормовой погоды десант пришлось отложить на более поздний срок, что лишило операцию элемента внезапности<sup>2</sup>. Только со второй попытки, в ночь на 1 ноября 1943 г. десант 18-й А и отряда морской пехоты был высажен в 3-м районе высадки – на плацдарм у поселка Эльтиген<sup>3</sup>.

Приказом командующего ВВС ЧФ от 15 октября 1943 г., для обеспечения высадки десанта выделялись некоторые части морской авиации: 11-я ШАД в полном составе, часть сил 1-й МТАД и 25-го ИАП и по одной эскадрилье от 30-го ОРАП, 119-го МРАП и 62-го ИАП<sup>4</sup>.

Сбором разведывательной информации о морской обстановке на Черноморском театре военных действий для ЧФ занимались 30-й ОРАП и 119-й МРАП. Командиром 30-го ОРАП был подполковник Х.А. Рождественский. В ноябре 1943 г. полк перебазировался ближе к Керченскому проливу – на площадку Бугаз. Самолеты выполняли разведывательные полеты как над северо-западной частью Черного моря, так и над портами Керченского полуострова. Экипажи попутно атаковали вражеские транспортные средства и объекты военной инфраструктуры<sup>5</sup>. Помимо разведывательных действий самолеты 30-го ОРАП привлекались для контроля боевой работы 11-й ШАД. В темное время суток авиаразведка не производилась в виду отсутствия фотоавиационных бомб в морской авиации<sup>6</sup>. Во время бомбардировочного удара с Кавказского берега по порту Феодосия, 17 марта 1944 г. четыре самолета А-20-Ж «Бостон», привлекались в качестве демонстративной группы<sup>7</sup>.

Командиром 119-го МРАП был майор Н.А. Мусатов. На основании приказа НК ВМФ №0934 от 03.12.1943 г., 119-й МРАП (в который входили 18-

---

<sup>1</sup> Кононенко В.М. Керченско-Эльтигенская десантная операция. М., 1954. С. 64.

<sup>2</sup> Карпов В.В. Полководец. М. 1990. С. 507.

<sup>3</sup> Кузнецов А.Я. Большой десант. Керченско-Эльтигенская операция. М., 2011. С. 116.

<sup>4</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 141. Д. 13113. Л. 52, 63.

<sup>5</sup> Платонов А.В. Борьба за господство на Черном море. М., 2010. С. 230.

<sup>6</sup> Ачкасов В.И. Советское военно-морское искусство. М., 1973. С. 148.

<sup>7</sup> Коваленко В.И. Крылья Севастополя: Записки авиационного штурмана. Киев, 1988. С. 170.

я и 60-я морские разведывательные авиационные эскадрильи) был переформирован в 119-й дальнебомбардировочный авиационный полк. Полк принимал участие в Керченско-Эльтигенской десантной операции, когда выполнял не только разведывательные задачи, но и бомбоштурмовые удары морских целей.

За проявленную отвагу, стойкость, мужество, дисциплину и организованность в боях с немецко-фашистскими захватчиками и за героизм личного состава 119-й разведывательный морской авиационный полк 22 января 1944 г. был преобразован в 13-й гвардейский Краснознаменный дальнебомбардировочный авиационный полк, именовавшийся в документах как 13-й ГМТАП или ГМРАП<sup>1</sup>.

Командиром 11-й ШАД был подполковник Д.И. Манжосов. В состав дивизии входили 4 полка: 8-й ГШАП, 47-й ШАП, 6-й ГИАП и 9-й ИАП. Всего в боях над Керченским полуостровом самолеты дивизии произвели 1500 боевых вылетов и до 200 боевых ударов. Кроме того, большую работу дивизия произвела по доставке боезапаса, продуктов питания и медикаментов на плацдарм у поселка Эльтиген, сбросив 43 486 кг грузов.

До конца 1943 г. 8-м ГШАП командовал майор М.Е. Ефимов, а с января 1944 г. – подполковник Н.В. Челноков. По состоянию на 1 апреля 1944 г., в составе 8-го ГШАП имелось 32 самолета Ил-2, из них 28 были боеспособными. Наибольший успех полка был достигнут 19 ноября 1943 г., когда 68 самолетов Ил-2 из 8-го ГШАП и 47-го ШАП под прикрытием 34 истребителей 9-го ИАП нанесли бомбоштурмовой удар по плавсредствам противника в порту Камыш-Бурун. На противника было сброшено около 200 авиабомб и выпущено 150 реактивных снарядов. Врагу нанесен значительный урон в технике и живой силе<sup>2</sup>.

Командиром 47-го ШАП был майор Ф.Н. Тургенев. В период Керченско-Эльтигенской десантной операции, с 1 ноября по 8 декабря 1943 г., 47-й ШАП

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 24001. Л. 40.

<sup>2</sup> Чепов А. Действия наших штурмовиков // Черноморский летчик. 1944. 5 января.

участвовал в обеспечении высадки и поддержки десанта 18-й А на Эльтигенском плацдарме. Из-за ошибки ведущего по построению маневра, при налете советских штурмовиков на порт Камыш-Бурун, 1 декабря 1943 г., огнем немецкой ЗА было уничтожено сразу 8 самолетов Ил-2 из 3-й АЭ 47-го ШАП<sup>1</sup>. Это была наибольшая потеря ВВС ЧФ в боях за освобождение Крыма. Зимой 1943-1944 г. 47-й ШАП совершал удары по объектам и коммуникациям южного побережья Крыма и Керченского полуострова, боролся с плавсредствами противника в портах Феодосия, Киик-Атлама, Судак и Керчь. В боях над Керченским полуостровом основным противником советской штурмовой авиации оказалось мощное ПВО объектов. Потери от огня немецкой ЗА достигали 80-90% всех самолетов ВВС ЧФ.

В состав 11-й ШАД входили два истребительных полка. 6-й ГИАП, возглавлял полковник М.В. Авдеев. С 7 декабря 1943 г. 6-й ГИАП, в составе трех эскадрилий базировался на аэродроме Анапа. Основной задачей полка было прикрытие в боевых вылетах штурмовиков Ил-2 из 47-м ШАП.

В период проведения десантной операции на мысе Тархан, 10 января 1944 г., девять Як-9 6-го ГИАП прикрывали плавучие средства и десантные войска<sup>2</sup>. Истребители сопровождали разведывательные самолеты, вылетавшие на аэрофотосъемку северного берега Керченского полуострова. Указом Президиума Верховного Совета СССР 6-й ГИАП был награжден орденом Красного Знамени 21 января 1944 г.<sup>3</sup>. В начале 1944 г. в составе полка появилась именная эскадрилья «Адлерский патриот», а командиром ее назначили Героя Советского Союза С.Е. Войтенко.

В феврале 1944 г. истребители полка выполняли прикрытие штурмовиков Ил-2 11-й ШАД, наносящих удары по портам Феодосия и Керчь. В течение 10-11 февраля летчики полка совместно с 25-м ИАП вели ожесточенные воздушные бои над Керчью, прикрывая сухопутные советские войска от

---

<sup>1</sup> Гиляревский В.П. Война: морские летчики. М., 1992. С. 38.

<sup>2</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 7560. Л. 31.

<sup>3</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 22925. Л. 13.

налетов авиации противника<sup>1</sup>.

В марте 1944 г. 6-й ГИАП, принимал участие в налетах штурмовиков 8-го ГШАП и 47-го ШАП на порты Феодосия и Киик-Атлама. По состоянию на 1 апреля 1944 г., в составе 6-й ГИАП имелось 23 исправных и 2 требующих ремонта Як-9 и 3 исправных самолета Як-1.

Вторым истребительным полком 11-й ШАД был 9-й ИАП, который возглавлял подполковник А.Д. Джапаридзе. По состоянию на 15 октября 1943 г. в составе полка находилось 14 исправных истребителей Як-1 и несколько неисправных МиГ-3. В ноябре-декабре 1943 г. самолеты полка прикрывали группы штурмовиков 11-й ШАД в налетах на порт Камыш-Бурун и районе Тобечикского озера. В составе полка в этот период сражался Герой Советского Союза Ф.Ф. Герасимов. Для восполнения потерь в боях над Крымом, в декабре 1943 г. полк был смнен 6-м ГИАП на аэродроме Анапа. В январе 1944 г. 9-й ИАП направлен в тыл на переформирование, где получил самолеты ЛаГГ-3 и Як-9. В начале апреля 1944 г. 9-й ИАП перебазировался на аэродромы Скадовского аэроузла, где поступил в оперативное подчинение командиру 13-й АДПБ.

Итогом участия 11-й ШАД в Керченско-Эльтигенской десантной операции стало уничтожение 26 немецких БДБ, 6 сторожевых катеров, и 1 парома «Зибель». Были нанесены повреждения 41 БДБ, 11 сторожевым катерам, 4 баржам и 1 торпедному катеру. Активные боевые действия проходили весной 1944 г. в районе южных портов Крыма. Так, 11 марта 1944 г. самолеты 11-й ШАД произвели два налета на порт Киик-Атлама. Утром вылетело 25 Ил-2 под прикрытием истребителей, после обеда – ещё 24 штурмовика. В результате атак уничтожен один торпедный катер противника, еще 4 катера и 1 БДБ получили крупные повреждения. Вызваны крупные пожары и взрывы на территории торпедного завода<sup>2</sup>.

Командиром 1-й минно-торпедной авиационной дивизии (МТАД) до 31

---

<sup>1</sup> Воронов В.И. Морские истребители. М., 1986. С. 115.

<sup>2</sup> Авиация Российского флота. СПб., 1996. С. 152.

января 1944 г. был генерал-майор авиации Н.А. Токарев, затем до 31 марта 1944 г. полковник П.Г. Кудин, которого сменил полковник В.П. Канарев. В состав 1-й МТАД в ноябре 1943 г. входили три полка 5-й ГМТАП, 36-й ДБАП и 40-й ПБАП<sup>1</sup>.

Командиром 5-го ГМТАП, был майор Г.П. Поплавский, а с марта 1944 г. – майор М.И. Буркин. Для поддержки Эльтигенского десанта самолеты по ночам подавляли огневые точки и прожекторы противника, создавали очаги пожаров в районах Камыш-Бурун и Ортаэли<sup>2</sup>.

В ноябре-декабре 1943 г. самолеты-торпедоносцы Ил-4 из 5-го ГМТАП использовались для налетов и уничтожения конвоев морских транспортов противника в районе западного побережья Крыма. В одном из таких налетов на конвой в порту г. Евпатория 31 января 1944 г. погиб командир 1-й МТАД, Герой Советского Союза Н.А. Токарев<sup>3</sup>.

36-й ДБАП возглавлял майор А.Я. Ефремов. С 31 октября 1943 г. для обеспечения транспортной блокады Крыма самолеты-торпедоносцы из 36-го ДБАП атаковали морские конвои в западной части Черного моря, ночными ударами подавляли огневые точки и прожекторы противника в районе порта Камыш-Бурун. 2 ноября 1944 г. восемь самолетов полка бомбардировали стоянки вражеских судов в Севастополе, вызвав 4 взрыва и пожар. Кроме того, экипажи 36-го ДБАП вели воздушную разведку на коммуникациях Севастополь – Констанца – Одесса, привлекались для ударов по вражеским морским базам в портах Одесса и Очаков<sup>4</sup>.

В начале 1944 г. из состава 36-го ДБАП в Скадовске находилась 1-я авиаэскадрилья в составе шести А-20-Ж и двух А-20-С, в Геленджике базировались 2-я и 3-я авиаэскадрильи с девятью А-20-Ж. В феврале 1944 г. 36-й ДБАП был переименован в 36-й МТАП и получил приказ перебазироваться на Северный флот в течение двух месяцев.

---

<sup>1</sup> Красные соколы нашей Родины. URL: <http://www.airaces.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>2</sup> 943-й морской ракетноносный авиационный полк. Севастополь, 2008. С. 78.

<sup>3</sup> Хохлов П.И. Над тремя морями. Л., 1988. С. 211.

<sup>4</sup> Инв. № 45/14, Карты-схемы полетов авиации ЧФ в 1941–1944 г. Л. 7-9.

Командиром 40-го ПБАП до февраля 1944 г. был майор И.Е. Корзунов, а затем подполковник С.С. Кирьянов. В течение ноября-декабря 1943 г. с Кавказского берега самолеты Пе-2 из 40-го ПБАП бомбили вражеские плавучие средства в портах Камыш-Бурун, Киик-Атлама, Феодосия. Экипажи наносили групповые удары по войскам и технике противника на Керченском полуострове в районе Катерлес.

В январе 1944 г. 1-я АЭ 40-го ПБАП перелетела в северную Таврию на аэродром города Скадовска, а в феврале туда перебазировалась 3-я АЭ. В январе-феврале 1944 г. самолеты 1-й и 3-й АЭ совершили 24 групповых вылета в северо-западной части Черного моря, для ударов по плавсредствам противника, что составило 105 боевых самолетовылетов. Основной тактической единицей стали не звенья в составе трех самолетов, а пара. Полет к цели производился в составе двух, четырех, шести или восьми Пе-2<sup>1</sup>.

19 марта 1944 г. в результате совместного удара бомбардировщиков и штурмовиков под прикрытием истребителей по каравану противника на переходе к Евпатории, шестерка Пе-2, ведомая лейтенантом С.А. Тарариным, уничтожила одну БДБ и одну сухогрузную баржу. Несмотря на сильное противодействие немецких истребителей Ме-109<sup>2</sup> из II./JG 52, в последующих вылетах была уничтожена еще одна БДБ, одна БДБ повреждена. Операция была проведена без потерь советских самолетов. К началу марта 1944 г. весь 40-й ПБАП был собран в Скадовске и насчитывал 10 самолетов, собранных в 1-й и 2-й АЭ. 3-я АЭ осталась без самолетов. Всего к началу Крымской наступательной операции полком было потоплено 8 транспортов с общим водоизмещением 16000 брт<sup>3</sup>.

Итогами боевой работы ВВС ЧФ в течение 1943 г. являлось уничтожение вражеских плавсредств суммарным тоннажем свыше 45000 брт, среди судов свыше 1000 брт. В эти цифры не входит тоннаж потопленных малых боевых

---

<sup>1</sup> Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С.Н. Ткаченко. М., 2014. С. 170.

<sup>2</sup> Wolfrum W. Unbekannte Pflicht. Moosburg, 2009. P. 186.

<sup>3</sup> Книга Памяти 40-го Констанцского Краснознаменного авиационного полка пикирующих бомбардировщиков ВВС КЧФ. Симферополь, 2017. С. 116.

кораблей, транспортных средств и катеров, учет которых не производился. Авиация занимала лидирующее положение в 1943 и 1944 гг. по общим результатам действий на коммуникациях противника среди прочих родов сил ЧФ<sup>1</sup>.

Для борьбы с противолодочной угрозой советским военно-морским базам и прикрытию их от налетов вражеской авиации использовались самолеты 4-й истребительной авиационной дивизии (ИАД).

К ноябрю 1943 г. в состав 4-й ИАД, под командованием подполковника И.С. Любимова, входили четыре полка: 3-й, 7-й, 25-й и 62-й ИАП. С января 1944 г. в состав 4-й ИАД вошел только что сформированный 43-й ИАП под командованием майора Д.Е. Нихамина<sup>2</sup>. 3-й и 7-й ИАП обеспечивали ПВО военно-морских баз ЧФ на кавказском побережье и в боях над Крымом не применялись. Вместе с тем, 25-й и 62-й ИАП осенью-зимой 1943-1944 гг. использовались не только для противовоздушной и противолодочной обороны военно-морской базы Туапсе, но и как истребители сопровождения, и ударные самолеты у побережья Крыма.

25-м ИАП командовал майор К.С. Алексеев. За время прикрытия групп штурмовиков над Крымом, летчиками полка было сбито 70 вражеских самолетов, свои потери при этом составили 20 самолетов. Один бомбардировщик Ю-88 был сбит 23 января 1944 г. в районе села Марьевка лично командиром 25-го ИАП. За умелое и мужественное руководство боевыми действиями полка в период подготовки освобождения Крыма К.С. Алексеев был награжден 30 апреля 1944 г. орденом Суворова III степени<sup>3</sup>. Командир 62-го ИАП майор Н.Т. Щербаков. С октября 1943г. по март 1944г. 62-й ИАП базировался на аэродромах Агой и Лазаревская, выполняя задачи ПВО военно-морской базы Туапсе. С 13 октября эскадрилья самолетов И-15бис и И-153 под командованием майора Ю.А. Владимирского

---

<sup>1</sup> Ачкасов В.И. Советское военно-морское искусство. М., 1973. С. 284.

<sup>2</sup> Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 358.

<sup>3</sup> ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 944. Л. 596.



перебазировалась на аэродром Витязевская в районе Анапы.

В соответствии с приказом командующего ВВС ЧФ от 15 октября 1943 г. одна эскадрилья 62-й ИАП вместе с 11-й ШАД должна была обеспечить высадку десанта в районе Эльтигена. Советские самолеты гулом моторов маскировали шум моторов катеров десанта. Попутно авиация наносила отвлекающие бомбовые удары. Все истребители, участвовавшие в операции, были объединены в Истребительную Авиагруппу под командованием ГСС майора К.Д. Денисова<sup>1</sup>. На устаревшие самолеты И-15бис и И-153 полка была возложена задача «погасить» ночью прожектора противника, освещавшие пролив. При нанесении штурмового удара 2 ноября 1943 г. погиб командир эскадрильи «ночных охотников» майор Ю.А. Владимирский – это была первая потеря Истребительной Авиагруппы. По ночам в ноябре 1943 г. И-15 и И-153 совершили 26 вылетов на поддержку высадки. Два И-15 были подбиты зенитным огнем и разбились при посадке в сложных условиях. Однако, летчики старший лейтенант И.Н. Харин и младший лейтенант В.П. Королев не пострадали. Штурмовка прожекторов авиацией признана успешной<sup>2</sup>.

62-й ИАП 25 января 1944 г. был перебазирован на аэродром Мысхако, откуда выполнял задачу военно-морской базы ВМБ Новороссийск. В ноябре 1943 г. группы самолетов ЛаГГ-3 из 4-й ИАД нанесли бомбоштурмовой удар по войскам и технике противника в районе северной окраины Керчи в пос. Катерлез и Булганак. Сопровождали группы штурмовиков из 23-го ОШАП во время штурмовок войск и техники противника на Керченском полуострове. Самолеты 4-й ИАД прикрывали плавучие средства во время январского десанта в г. Керчь<sup>3</sup>.

В боях над Керченским полуостровом в период с 31 октября 1943 г. по 11 апреля 1944 г. личный состав ВВС ЧФ безвозвратно лишился 152 человек (с учетом небоевых потерь) и 90 самолетов<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Денисов К.Д. Под нами – Черное море. М., 1989. С. 89.

<sup>2</sup> Никольский Б.В. Борьба за Крым. Ч. 2: Керченский капкан. Севастополь, 2014. С. 52.

<sup>3</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 7560. Л. 56.

<sup>4</sup> Лавриненко И.М. Стали небом над Родиной. Каменец-Подольский, 2021. С. 322-366.

Для блокады немецко-фашистских войск в Крыму с осени 1943 г. распоряжением Ставки ВГК было решено развернуть активные действия авиации флота в северо-западной части Черного моря. Для выполнения этой задачи с 5 ноября 1943 г. создано оперативное объединение ВВС ЧФ в северном Причерноморье – Скадовская авиационная группа<sup>1</sup>. Сразу после этого командование ВВС ЧФ приняло решение перебросить часть своих сил на аэродромы вблизи г. Скадовск.

За время боевых действий Скадовской авиационной группой командовали: В.И. Смирнов (ноябрь 1943 г. – декабрь 1944 г.), К.Д. Денисов (декабрь 1943 г. – январь 1944 г.), Н.А. Токарев (17-30 января 1944 г., погиб), К.Д. Денисов (февраль-март 1944 г.), П.Г. Кудин (март -апрель 1944 г.).

Тыловое обеспечение группы было возложено на части 8-й ВА. Однако авиационные торпеды завозились самолетами ВВС ЧФ, прилетающими с Кавказа. Самолеты авиагруппы действовали на коммуникациях противника, проводили воздушную разведку, наносили совместные удары штурмовиков, пикирующих бомбардировщиков, торпедоносцев и топмачтовиков. В воздухе ударные группы бомбардировщиков и торпедоносцев прикрывали истребители 11-го ГИАП.

Количественный и качественный состав самолетов Скадовской группы к началу боевых действий по транспортной блокаде Крыма представлен в табл. 18<sup>2</sup>.

Кроме боевых самолетов в составе Скадовской авиагруппы имелось несколько связных У-2. В процессе боевой работы Скадовская авиагруппа взаимодействовала с авиацией 8-й ВА, 2-й Гв. А и частями ЧФ<sup>3</sup>.

Командование авиагруппы разбило всю глубину района боевых действий на три зоны. В первой зоне, глубиной до 180 км, предстояло действовать Ил-2

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 141. Д. 13113. Л. 2.

<sup>2</sup> Герасимов В.Л. Временные формирования морской авиации // Военно-исторический журнал. 2011. № 7. С. 15.

<sup>3</sup> Денисов К. Скадовская авиационная группа // Военно-исторический журнал. 1979. № 1. С. 51.

и П-39. Во второй зоне, глубиной до 280 км, работали Пе-2 и П-39, оснащенные подвесными баками. В третьей зоне, на дальностях до 600 км, работали Ил-4 и А-20<sup>1</sup>.

Первый вылет авиагруппы состоялся 18 ноября 1943 г. против конвоя на коммуникации Севастополь – Одесса, но успеха он не принес. В дальнейшем атаки морских конвоев противника стали систематическими.

Истребители П-39 из 11-го ГИАП 22 ноября 1943 г. вылетели на задание по перехвату немецких транспортных машин на пути в Крым. Четверка истребителей, ведомых майором С. Карасёвым, атаковали группу Ю-52 и сбили два из них. Чуть позже их жертвами стали летевшие в одиночку Хе-111 и связной биплан Бю-131<sup>2</sup>. 18 декабря четверка майора Б.А. Юдина из 11-го ГИАП вела бой в районе озера Донузлав с группой самолетов из 21 транспортных Ю-52 под прикрытием шести Ме-110<sup>3</sup>.

За первые три месяца боевых действий в составе Скадовской авиагруппы экипажи 11-го ГИАП сбили 25 самолетов противника, из них 16 транспортных Ю-52. В январе 1944 г. командир звена старший лейтенант Д.А. Стариков был удостоен звания Героя Советского Союза.

Всего, до середины марта 1944 г. экипажи 11-го ГИАП сбили 68 самолетов противника. В марте 1944 г. полк осуществлял прикрытия ударных самолетов ВВС ЧФ, во время освобождения Николаева<sup>4</sup>.

Основным негативным фактором боевого взаимодействия Скадовской авиагруппы являлась удаленность штабов от мест базирования, сложность управления и координации сил при нанесении ударов. Эта задача была решена после перебазирования штабов полков и дивизий ВВС ЧФ в феврале-марте 1944 г. в Скадовск, что позволило улучшить управление авиационными

---

<sup>1</sup> Денисов К. Скадовская авиационная группа // Военно-исторический журнал. 1979. № 1. С. 52.

<sup>2</sup> Заблотский А.Н. «Воздушные мосты» Третьего рейха. М., 2013. С. 194.

<sup>3</sup> Денисов К.Д. Под нами – Черное море. М., 1989. С. 127.

<sup>4</sup> Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 371.

частями Скадовской авиагруппы.

В феврале 1944 г. Скадовская авиагруппа значительно пополнилась самолетами. Суточная потребность в боеприпасах и ГСМ оценивалась в 200 т, что невозможно было обеспечить имеющимися силами тыловых служб. Негативным фактором оказалось отсутствие данных от РЛС в арсенале пилотов ВВС ЧФ, так что единственным средством «обнаружения и наведения» над морем оставалось только полагаться на зрение экипажа, что являлось малоэффективным средством «свободной охоты», а тем более по ночам. Согласно данным из хроники боевых действий Черноморского флота, встречи истребителей морской авиации с транспортными машинами противника были скорее исключением, чем правилом. Tактической ошибкой командования можно считать то, что летчиков отправляли атаковать крупные группы немецких «транспортников» в основном парами-четверками, что в большинстве случаев позволяло противнику огнем оборонительного вооружения эффективно отражать атаки советских истребителей<sup>1</sup>.

Помимо основной боевой работы самолеты Скадовской авиагруппы обеспечивали переход групп торпедных катеров из Геленджика в Скадовск. В дальнейшем, истребители авиагруппы стали прикрывать с воздуха места стоянки торпедных катеров в порту Скадовска. В марте 1944 г. Скадовская авиагруппа, помимо «морских» заданий, оказывала авиационную поддержку войскам 3-го и 4-го Украинского фронта в наступлении на Правобережной Украине<sup>2</sup>. Последний боевой вылет самолетов Скадовской авиагруппы был выполнен 19 марта 1944 г.

Несмотря на тактические успехи выполнения боевых задач Скадовской авиагруппы, анализ исследований<sup>3</sup> позволяет констатировать, что основную задачу — блокирование Крыма с моря выполнить так и не удалось<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. М., 1951. Вып. 6. С. 245.

<sup>2</sup> Герасимов В.Л. Временные формирования морской авиации // Военно-исторический журнал. 2011. № 7. С. 16.

<sup>3</sup> Никольский Б.В. Борьба за Крым. Ч. 3: Севастопольский «облом». Севастополь, 2014. С. 47.

<sup>4</sup> Платонов А.В. Борьба за господство на Черном море. М., 2010. С. 242.

Всего в различное время в Скадовской авиагруппе насчитывалось от 60 до 90 самолетов. Количественный и качественный состав авиагруппы на период ее боевой работы, с ноября 1943 г. по март 1944 г., представлен в табл. 19<sup>1</sup>.

Итогами боевой работы Скадовской авиагруппы за период подготовки Крымской наступательной операции стали: 11 потопленных транспортов и 1 танкер, уничтожены ещё 20 различных плавсредств и 10 повреждено. В воздушных боях советские морские летчики сбили и повредили 78 самолетов противника. Эти результаты оплачены высокими потерями: 8 штурмовиков Ил-2, 7 истребителей П-39, по 6 пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и торпедоносцев А-20-Ж, 1 разведчик А-20.

За оперативное и четкое руководство боевой работой Скадовской авиагруппы заместитель начальника штаба ВВС ЧФ, подполковник Ф.А. Андреев, 28 февраля 1944 г. был награжден орденом Отечественной войны I степени.

В преддверии начала наступления в Крыму военный совет ЧФ решил увеличить объем боевой работы ВВС ЧФ с аэродромов Херсонской области. Для этого образовывалось другое оперативное объединение – ВВС Северной Таврии с двумя аэроузлами: в районе Скадовска и в районе станицы Сокологорное под Мелитополем<sup>2</sup>. В Сокологорное перенесли и передовой штаб ВВС ЧФ<sup>3</sup>.

Для усиления группы на Скадовский аэроузел перебазировалась только что сформированная 13-я АДПБ, в составе трех полков 29-го БАП, 40-го ПБАП и 43-го ИАП под командованием подполковника И.Е. Корзунова. Туда же были перебазированы 9-й ИАП и две эскадрильи 30-го ОРАП ВВС ЧФ, которые поступили в подчинение командира 13-й АДПБ. Всего в это

---

<sup>1</sup> Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 116.

<sup>2</sup> Воронов В.И. Морские истребители. М., 1986. С. 123.

<sup>3</sup> Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 51.

формирование были включены 406 самолетов из 650 имевшихся в ВВС ЧФ.

На аэроузле в Сокологорном базировалась 1-я МТАД под командованием полковника В.П. Канарева в составе двух полков 5-го ГМТАП и 13-го ГМТАП. А на аэродромах Птаховка и Искровка базировались 11-й ГИАП и 23-й ОШАП. Огромное влияние на боевую эффективность ВВС Северной Таврии оказало ее тыловое обеспечение. Ввиду того, что базирование на Скадовском аэроузле носило временный характер, запасы формировались в минимальном количестве. Например, к началу Крымской наступательной операции имелось всего 12 авиационных торпед на 23 самолета-торпедоносца. Запасов ГСМ хватало только на три заправки. Для эффективного управления авиагруппой, ВВС Северной Таврии были подчинены 8-й ВА<sup>1</sup>.

Оперативная группа ВВС Северной Таврии просуществовала 10 дней (с 31 марта по 10 апреля 1944 г.). После освобождения большей части территории Крымского полуострова, самолеты перебазировались на крымские аэродромы, а в последующем были перенацелены на выполнение других задач<sup>2</sup>.

В декабре 1943 г. на основании приказа НК ВМФ №0934 единственный разведывательный полк ВВС ЧФ – 119-й ОМРАП, был переформирован в дальнебомбардировочный. А из разведывательных эскадрилий лодочной авиации к началу освобождения Крыма остались только 18-я и 60-я ОМРАЭ (обе эскадрильи входили ранее в состав 119-го ОМРАП), а также 82-я ОМРАЭ. На основании приказа НК ВМФ №0934 от 03.12.1943 г., 18-я и 60-я МРАЭ на самолетах МБР-2 стали отдельными авиационными частями ВВС ЧФ.

Командиром 18-й ОМРАЭ был майор С.П. Крученых, 60-й ОМРАЭ – майор Н.П. Тарасенко, а 82-й ОМРАЭ – майор Е.Л. Гельвиг<sup>3</sup>. На вооружении этих эскадрилий состояли самолеты МБР-2 и несколько уникальных МБР-2ВУ, оснащенных комплексом волнового управления торпедными катерами.

Летающие лодки МБР-2 вели поиск торпедных катеров противника на

---

<sup>1</sup> Летчики-черноморцы в боях за Родину. Севастополь, 1959. С. 243.

<sup>2</sup> Денисов К.Д. Под нами – Черное море. М., 1989. С. 261.

<sup>3</sup> ЦВМА. Ф. 2211. Оп. 41. Д. 21. Л. 11.

участке Геленджик – мыс Чауда и в районе г. Феодосии, сбрасывали листовки над Керченским полуостровом<sup>1</sup>. По специальному заданию разведывательного отдела ЧФ сбрасывали партизанам в Крыму мешки с продовольствием<sup>2</sup>, боеприпасами и вооружением, производили бомбардировочные удары по технике и войскам противника в районе Керчи<sup>3</sup>.

Основными боевыми задачами самолетов МБР-2 из 18-й ОМРАЭ стали поиск и спасение экипажей боевой авиации, сбитых над Черным морем. Отдельными задачами для ВВС ЧФ являлась поддержка партизанского движения и агитационное воздействие на противника в Крыму<sup>4</sup>. Эти же задачи были возложены на 60-ю ОМРАЭ<sup>5</sup>. С февраля 1943 г. 60-я ОМРАЭ была оперативно подчинена командующему АзВФ и вела активные боевые действия на Азовском море и над Керченским полуостровом.

В набеговой операции на порт Камыш-Бурун 16 декабря 1943 г. применили последний оставшийся в распоряжении ЧФ радиоуправляемый торпедный катер ТКА-41. Катером управлял оператор, находившийся на самолете МБР-2ВУ (волнового управления) 60-я ОМРАЭ. Передовой воздушный отряд из шести Ил-2, в сопровождении восьмерки Як-9, подавлял береговые батареи противника. Но несмотря на сильнейшее прикрытие, в которое входили два катера ТКА-81 и ТКА-62, четыре самолета Як-9 из 6-го ГИАП и восемь ЛаГГ-3, а также прикрытие самолета управления из четырех Як-9 6-го ГИАП, операция закончилась неудачно. На расстоянии около полутора миль от косы Камыш-Бурун, катер ТКА-41 взорвался и затонул<sup>6</sup>. По состоянию на 1 апреля 1944 г., в составе 18-й и 60-й ОМРАЭ осталось по 6 боеготовых МБР-2.

---

<sup>1</sup> Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. М., 1951. Вып. 6. С. 248.

<sup>2</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 7560. Л. 176.

<sup>3</sup> Ткаченко С.Н. Действия советской авиации // Вестник архивиста. 2016. № 1. С. 163.

<sup>4</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 5973. Л. 42.

<sup>5</sup> Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 594.

<sup>6</sup> Заблотский А.Н. Морской ближний разведчик МБР-2 // Моделист-конструктор. 2011. Спецвып. № 5. С. 28.

Таким образом, Военно-воздушные силы Черноморского флота на подступах к Крыму приняли участие во всех десантных операциях, транспортной блокаде противника и поддержке крымских партизан. На них возлагались задачи по воздействию на морские и воздушные коммуникации противника как вдоль побережья Крыма, так и в северо-западной части Черного моря, обеспечению высадки морских десантов на Керченском полуострове, снабжению партизанских отрядов. В боевых действиях при подготовке и проведении освобождения Крыма Черноморский флот взаимодействовал с авиацией 4-й и 8-й воздушных армий.

Части авиации Черноморского флота базировались на аэродромах Черноморского побережья Кавказа и воздействовали на противника на Керченском полуострове и южном берегу Крыма. После освобождения района северной Таврии, в ноябре 1943 г. Скадовская авиагруппа ВВС ЧФ оказывала воздействие на противника в западной части Черного моря.

С начала 1944 г. объем боевой работы авиации увеличивался, поэтому росло количество морской авиации на аэродромах Херсонской области. В преддверии начала наступления в Крыму образовывалось другое оперативное объединение – военно-воздушные силы Северной Таврии. В Сокологорное перенесли и передовой штаб авиации Черноморского флота.

Негативное влияние на результаты действий ВВС Черноморского флота в Северной Таврии оказало удаленность района боевых действий от баз снабжения и командных узлов. У морских летчиков отсутствовали средства радиолокационного наведения, средства спасения в море, отмечались перебои с вооружением и топливом.



## 2.4. Участие авиации Войск противовоздушной обороны и Гражданского воздушного флота в боевых действиях в Крыму

В годы Великой Отечественной войны войска противовоздушной обороны (ПВО) страны применялись в тесном взаимодействии с фронтами. Система противовоздушной обороны в прифронтовой полосе состояла из двух эшелонов из которых первый составляли истребительная авиация и части зенитной артиллерии фронтов, а войска ПВО страны – второй<sup>1</sup>.

С ноября 1943 г., прикрытие переправ советских войск через Керченский пролив осуществляли части ПВО Северо-Кавказского фронта, затем Отдельной Приморской армии. В дальнейшем оборона транспортных путей в Крым была поручена Восточному фронту ПВО. Для этого из тыловых районов страны был выдвинут ряд частей, привлекли основные силы Северо-Кавказского корпусного района ПВО, а от авиации – 2-ю ГИАД ПВО. Всего на Таманском полуострове и берегах Керченского пролива к началу февраля 1944 г. было сосредоточено 470 зенитных орудий различного калибра и 294 зенитных пулеметов, 132 зенитных прожектора и 96 самолетов-истребителей ПВО<sup>2</sup>. Командиром дивизии был генерал-майор авиации И.Г. Пунтус. В составе дивизии находилось пять истребительных полков, но в боях за освобождение Крыма участвовали только три из них:

- 38-й ГИАП – командир, майор Н.И. Шалимов;
- 83-й ГИАП – командир, майор Н.М. Чагин;
- 84-й ГИАП – командир, подполковник Ф.Ф. Маркин<sup>3</sup>.

В этот период в состав дивизии входили еще два полка, 268-й и 934-й ИАП ПВО, но они прикрывали города Краснодар, Ростов-на-Дону и

---

<sup>1</sup> Батицкий П. Войска ПВО страны // Военно-исторический журнал. 1977. № 10. С. 32.

<sup>2</sup> Действия Войск Противовоздушной Обороны страны. М., 1965. С. 187.

<sup>3</sup> Скоробогатов С.Б. Авиация войск противовоздушной обороны // Ученые записки Крымского федерального университета. Серия: Исторические науки. Симферополь, 2020. Т. 6 (72). Вып. 4. С. 117.

Новороссийск<sup>1</sup>.

В период подготовки Крымской операции летчикам 2-й ГИАД ПВО ставилась задача по недопущению вражеских бомбардировщиков в ночное время к советским переправам, а в дневное время патрулирование и прикрытие войск ОПА и плавсредств в районе Керченского пролива. Помимо перечисленных задач, летчики 38-го ГИАП ПВО занимались свободной охотой на вражеские самолеты в районе Керченского полуострова.

Полки истребителей ПВО использовали данные двух наземных радиолокационных станций «Пегматит» из 4-й ВА для наведения своих истребителей на воздушные цели. Операторы РЛС передавали данные о курсе и высоте самолета противника в штаб 2-й ГИАД ПВО, после чего принималось решение на перехват цели и сведения передавались дежурному полку. Для экономии ресурсов, боевая задача по прикрытие советских войск выполнялась методом «дежурство на аэродроме», вылетов по докладу постов воздушного наблюдения, оповещения и связи. При обнаружении самолетов противника в районе охраняемых объектов, на перехват подымалась пара или четверка истребителей. Однако, эта система передачи донесений об обнаруженном в воздухе противнике оказалась громоздкой и занимала много времени, что потребовало ее дальнейшего улучшения.

С 10 февраля 1944 г. к выполнению задач ПВО в районе Керченских переправ, приступил 83-й ГИАП ПВО. Полк разместился на аэродроме совхоза Бугаз на Таманском полуострове (см. табл. 20)<sup>2</sup>.

В марте 1944 г. летчики Андреев (инициалы не известны), С.А. Гой и А.И. Дружков повредили 3 вражеских зенитных прожектора. За время выполнения боевых задач над Крымом полк потерял 1 летчика и 3 самолета. Кроме того, в воздушных боях 26 февраля 1944 г. были подбиты и разбились на вынужденных посадках два П-40, еще один истребитель полка сел на фюзеляж на своем аэродроме. Итоги боевой работы 83-го ГИАП ПВО

---

<sup>1</sup> Анохин В.А. Все истребительные авиаполки Сталина. М., 2014. С. 159.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0029. Л. 1.

приведены в табл. 21<sup>1</sup>.

Одним из наиболее результативных для летчиков ПВО в ходе всей битвы за Керчь оказался бой 20 марта 1944 г. На перехват приближающихся к плацдарму бомбардировщиков вылетели по паре ЛаГГ-3 из 249-го ИАП и П-40 83-го ГИАП. Младшему лейтенанту В.В. Потемкину из 83-го ГИАП удалось сбить один «Хейнкель». Вскоре младший лейтенант С.Л. Письменный из этого же полка сбил Хе-111. Еще более успешным стал для советских летчиков ПВО вечер 21 марта 1944 г., когда немецкие бомбардировщики произвели 33 самолетовылета для ударов по советскому плацдарму. В бою отличились младшие лейтенанты С.Л. Письменный, С.А. Гой и В.В. Потемкин из 83-го ГИАП. Немецкая сторона в указанный период признала потерю трех Хе-111 из бомбардировочной группы I./KG4<sup>2</sup>.

Наиболее напряженными для авиации войск ПВО были дни начала наступления войск ОПА в Крымской наступательной операции. За 11 и 12 апреля 1944 г., были произведены 32 и 20 вылетов соответственно. Несколько раз, в период с 26 по 29 апреля, истребители полка привлекались для сопровождения пролетов в Крым транспортных самолетов Ли-2 с особо важными грузами.

Командиры звеньев 83-го ГИАП ПВО гвардии младший лейтенант С.Л. Письменный<sup>3</sup> и гвардии лейтенант С.А. Гой как наиболее отличившиеся летчики в боях над Керченским проливом были награждены орденом Красного Знамени и орденом Красной Звезды соответственно<sup>4</sup>.

Вторым полком, приступившим с февраля 1944 г. к выполнению боевой работы с аэродрома Тамань, стал 84-й ГИАП ПВО. Всего в районе Керчи летчиками 84-го ГИАП ПВО были сбиты 12 самолетов противника (см. табл.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0057. Л. 11-38.

<sup>2</sup> Скоробогатов С.Б. Авиация войск противовоздушной обороны СССР в Крымской наступательной операции (апрель — май 1944 г.) // Учёные записки Крымского федерального университета. Серия: Исторические науки. Симферополь, 2020. Т. 6 (72), № 4. С. 118.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 3054. Л. 2.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4213. Л. 14.

22). Общие итоги боевой работы 84-го ГИАП ПВО приведены в табл. 23<sup>1</sup>.

За участие в боях над Керченским проливом многие летчики полка получили боевые награды: старший лейтенант И.Е. Ивашкин – орден Красного Знамени, лейтенанты П.А. Зарин и В.С. Немцев – ордена Отечественной войны II степени, младшие лейтенанты В.И. Бончуков, А.Ф. Кузнецов, старшины И.Ф. Шепнов и И.Р. Шебунов награждены медалями «За отвагу». В период с февраля по май 1944 г. полк потерял 6 летчиков и 6 самолетов. В числе погибших был помощник командира полка по ВСС капитан И.Т. Иванов.

Таким образом, анализ результатов боевых действий 83-го и 84-го ГИАП ПВО над Крымским полуостровом свидетельствует о том, что капитан И.Т. Петров стал самым результативным летчиком войск ПВО (см. табл. 20, 22). За два месяца боевой работы он сбил над Керченским проливом 6 вражеских самолетов<sup>2</sup>. К сожалению, во время очередного боевого вылета, 22 марта 1944 г. его самолет был подбит огнем вражеской ЗА и летчик погиб при посадке на своем аэродроме<sup>3</sup>. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 апреля 1944 г. гвардии капитан И.Т. Петров был награжден орденом Красного Знамени<sup>4</sup>.

С 14 марта 1944 г. к обеспечению воздушного прикрытия переправ в районе Керченского пролива приступил 38-й ГИАП ПВО. Вначале, с аэродрома Фонталовская над Керченским проливом начала работать 2-я и 3-я эскадрильи полка, а с 11 апреля приступила к боевой работе 1-я эскадрилья<sup>5</sup>.

Командир звена 38-го ГИАП, гвардии лейтенант П.Т. Смирнов как наиболее отличившийся (чаще других вылетал на перехват) над Керченским проливом был награжден орденом Красной Звезды 29 июня 1944 г. В боях после 15 марта 1944 г. немецкие истребители встретились с новыми на этом участке фронта машинами – Ла-5 из состава 38-го ГИАП. Итоги боевой работы

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0057. Л. 12-36.

<sup>2</sup> Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне. М., 1981. С. 277.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0058. Л. 35.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 3430. Л. 18.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 22088. Оп. 0575799. Д. 0001. Л. 42.

38-го ГИАП приведены в табл. 24<sup>1</sup>.

В боях за Крым полк не понес потерь в личном составе и самолетах, но и сбитых вражеских бомбардировщиков на его счету нет.

Укажем и негативные факторы организации работы авиации ПВО. Так, из-за громоздкой организационной системы вылет истребителей ПВО для перехвата воздушных целей из положения «дежурство на аэродроме» не обеспечивал надежного выполнения боевой задачи. Поэтому более эффективным оказались действия, выполняемые способом патрулирования в воздухе<sup>2</sup>. Негативным фактором оказалась и зависимость от погодных условий. Кроме того, весенняя распутица, препятствовала проведению вылетов на перехват<sup>3</sup>.

С началом Крымской наступательной операции интенсивность полетов вражеской авиации в зоне ответственности дивизии ПВО заметно снизилась. Так 9 и 10 апреля 1944 г., в дневное время, в районе Керчи отмечалось до 10 полетов истребителей Ме-109 и ФВ-190. С 14 по 20 апреля 1944 г. уже только одиночные разведывательные пролеты Хе-111 на большой высоте. В период боев за Севастополь, с 21 апреля по 6 мая 1944 г. только 25 апреля, был замечен одиночный полет разведчика Хе-111, в районе косы Чушка и Тузла<sup>4</sup>. С середины апреля вылеты на прикрытие советских войск и перехват самолетов противника не производились, а пролетов вражеских самолетов на советскую территорию совсем не отмечалось. Общие итоги боевой работы авиации ПВО, приведены в табл. 25<sup>5</sup>.

Всего над Керченским проливом летчиками 2-й ГИАД ПВО было сбито 22 самолета противника, еще 4 самолета уничтожены расчетами ЗА ПВО<sup>6</sup>.

В связи с дальнейшим продвижением советских войск на запад, к

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0057. Л. 18-32.

<sup>2</sup> Действия войск противовоздушной обороны страны. М., 1965. С. 193.

<sup>3</sup> Светлишин Н.А. Войска ПВО страны. М., 1979. С. 148.

<sup>4</sup> Войска противовоздушной обороны страны: исторический очерк. М., 1968. С. 284.

<sup>5</sup> Скоробогатов С.Б. Авиация войск противовоздушной обороны ... С. 119.

<sup>6</sup> Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне. М., 1981. С. 274.

границам СССР, произошел очередной этап реорганизацией войск ПВО страны. С апреля 1944 г. все полки 2-й ГИАД были включены в 87-ю дивизию Южного фронта ПВО<sup>1</sup>. После освобождением от врага большей части территории Крыма, с 7 мая 1944 г. полки 2-й ГИАД ПВО перебазировались на аэродромы под Одессу к новой линии фронта. Оценкой участия авиации ПВО в Крымской наступательной операции стало награждение 2-й ГИАД ПВО орденом Суворова II степени за освобождение г. Феодосии<sup>2</sup>.

Основной задачей авиационных частей Гражданского воздушного флота (ГВФ) во время Великой Отечественной войны являлось обеспечение воздушно-транспортных перевозок частей Красной армии и Военно-Морского флота. Постановлением ГКО №1728сс от 11 мая 1942 г. ГВФ был военизирован и переведен на штаты военного времени. Положение о переводе ГВФ в ведение Военно-воздушных сил было утверждено приказом НКО №0381 от 15 мая 1942 г. Начальником ГУ ГВФ был назначен генерал-лейтенант авиации Ф.А. Астахов<sup>3</sup>. Особые авиагруппы ГВФ стали подчиняться воздушным армиям, а отдельные Особые авиационные отряды – флотам<sup>4</sup>.

Задачи, возложенные на особые авиагруппы и отряды ГВФ:

- перевозка командного состава, эвакуация раненых, доставка медикаментов, вооружения, боеприпасов, почты и литературы;
- обеспечение связи между армиями и подразделениями;
- обеспечение боевых задач Красной армии и флота в тылу врага<sup>5</sup>.

Согласно директиве заместителя Наркома обороны от 21 октября 1942 г. Особые авиационные группы и отряды ГВФ были переформированы в авиационные дивизии и отдельные авиаполки ГВФ. В дальнейшем,

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0058. Л. 64.

<sup>2</sup> Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне. М., 1981. С. 293.

<sup>3</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. М., 2004. С. 108.

<sup>4</sup> История гражданской авиации. Научно-популярный очерк. М., 1983. С. 237.

<sup>5</sup> Филиппов В.В. Авиационные группы и полки Гражданского воздушного флота в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. СПб., 2020. С. 15.

постановлением ГКО № ГОКО-3967с от 22 августа 1943 г. ГВФ был изъят из подчинения командующего ВВС Красной армии и подчинен Командующему Авиации дальнего действия.

Боевые действия Красной армии в Крыму обеспечивали экипажи 2-го авиационного транспортного полка (АТП) из 1-й АТД ГВФ, 10-й и 11-й авиационные полки ГВФ из 3-й отдельной авиационной дивизии связи (ОАДС) ГВФ, 87-го гвардейского отдельного авиационного полка (ГвОАП) ГВФ, 9-го отдельного авиационного полка (ОАП) ГВФ и 1-й отдельной авиационной эскадрильи (ОАЭ) ГВФ<sup>1</sup>.

Подготовка к предстоящему освобождению Крыма активизировала в ноябре 1943 г. партизанское движение. Отряды крымских партизан испытывали острую нужду в боеприпасах, медикаментах и продовольствии, были скованны в маневре наличием раненых и больных, что снижало их боеспособность и маневренность. Условия горного Крыма и наличие гарнизонов противника во всех населенных пунктах, ограничивали возможность выбора и подготовки площадки для приема самолетов. Несмотря на эти трудности, для самолетов У-2, Р-5 и Ли-2 функционировали несколько аэродромных площадок.

С каждым днем значительно увеличивались объемы перевозимых грузов транспортной авиацией. Для этого требовалось увеличение грузоподъемности самолетов и радиуса действия. Перед началом операции наземных войск самолеты связи распределялись между отделами и службами штаба фронта. Экипажи поступали в оперативное подчинение командиров соединений для связи со штабом фронта<sup>2</sup>.

Командиром 2-го авиатранспортного полка (АТП) из 1-й АТД ГВФ был майор А.И. Семенов. В составе полка находились самолеты Ли-2 и С-47. Для выполнения транспортных полетов на плацдарм на Керченском полуострове и

---

<sup>1</sup> История гражданской авиации. Научно-популярный очерк / под общ. ред. Б.П. Бугаева. М., 1983. С. 130.

<sup>2</sup> Трифанов М.А. Фельдъегерская связь в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Исторический очерк. Минск, 1995. С. 186.

снабжения партизан Крыма использовалась только часть полка – группа К.А. Бухарова. Для активизации действий партизан в период подготовки к освобождению Крыма 2-й АТП ГВФ обеспечивал партизан по заданиям Крымского штаба партизанского движения. Полеты производились исключительно ночью, часто в сложных метеоусловиях горной местности на непригодные посадочные площадки.

С 12 ноября 1943 г. по приказу Ставки ВГК группу самолетов 2-го АТП ГВФ возглавил исполняющий должность командира полка Г.А. Таран. Его подразделение было передано в оперативное подчинение 4-й ВА<sup>1</sup>. О важности снабжения партизан и войск, освобождавших Крым, говорит тот факт, что к решению этой задачи привлекли летчиков, служивших ранее в Московской авиагруппе особого назначения ГВФ, которые ранее летали в осажденный Севастополь и блокадный Ленинград<sup>2</sup>.

С 15 по 20 ноября 1943 г. экипажами 2-го АТП ГВФ в Крым были доставлены десятки минометов, 4 реактивные установки М-8 и 3 горных 76-мм артиллерийских орудия в разобранном виде<sup>3</sup>. С 15 ноября по 30 декабря 1943 г. 6 самолетов Ли-2 участвовали в обеспечении десантов на Керченский полуостров<sup>4</sup>.

При эвакуации из партизанских отрядов тяжелораненых отличились командиры самолетов Ли-2: А.А. Алиев, А.С. Даниленко, Д.С. Езерский и Г.А. Таран под командованием командира группы К.А. Бухарова<sup>5</sup>.

В период Крымской наступательной операции с 8 апреля по 12 мая 1944 г. 2-й АТП ГВФ имел следующие задачи:

- оперативно осуществлять перебазирование частей бомбардировочной и истребительной авиации на освобожденные аэродромы;
- снабжать авиационные полки горючим и боеприпасами для

---

<sup>1</sup> Грылев А.Н. Днепр – Карпаты – Крым. – Москва. М., 1970. С. 224.

<sup>2</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. М., 1989. С. 160.

<sup>3</sup> Ткаченко С.Н. Партизанская война в крымском небе. Брянск, 2018. С. 276.

<sup>4</sup> Горностаев Н.М. Мы воевали на Ли-2. М. 1990. С. 134.

<sup>5</sup> Ткаченко С.Н. Действия советской авиации // Вестник архивиста. 2016. № 1. С. 162.



непрерывного авиационного наступления;

– активно содействовать партизанам Крыма.

В этот период 20 самолетов оперативной группы 2-го АТП ГВФ произвели 1016 вылетов общим налетом 1298 часов. Экипажами перевезено 5519 чел. военнослужащих и летно-технического состава, 1378 раненых, 28 прочих пассажиров. Доставлено 189 т боеприпасов, 3,5 т листовок, 449,5 т военных грузов и имущества<sup>1</sup>.

Виды боевых заданий, стоявшие перед личным составом 2-го АТП ГВФ в период работы на крымском направлении и их результаты представлены в табл. 26<sup>2</sup>. Данные таблицы наглядно демонстрируют, что снабжение войск ОПА и переброска грузов в Крым на Еникальский плацдарм было основной задачей для экипажей 2-го АТП ГВФ. Кроме того, летный состав полка регулярно доставлял партизанам вооружение, боеприпасы и продовольствие. Из 242 вылетов в Крым, 74 полетов произведены с ночными посадками у партизан на площадках ограниченных размеров в горной местности<sup>3</sup>. Обратными рейсами вывозились тяжелораненые и гражданское население. За отличное выполнение заданий командования при осуществлении полетов к партизанам Крыма 10 апреля 1944 г. орденом Красного Знамени награжден капитан П.Т. Кашуба.

Для обеспечения авиационного наступления 13 апреля 1944 г. Д.С. Езерский перевез техников и аэродромное имущество 8-й ВА на только что освобожденный аэродром в Крыму. Вслед за этим летчики Ф.П. Бросалин, Н.Н. Липко, И.М. Турченко, Д.Ю. Циновой перебазировали имущество истребительных полков из 3-го ИАК. На следующий день самолеты полка перевезли технический состав и аэродромное имущество 46-го ГНБАП на аэродром Сарабуз для начала боевых действий полка по Севастополю.

Приказом ВГК № 136 от 24 мая 1944 г. за отличные действия в боях за

---

<sup>1</sup> Отчет о боевой работе 10-й ГвАТД ГВФ. С. 46. URL: <http://www.favt.ru/9may/public/pdf08.pdf> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 156.

<sup>3</sup> ГАРК. Ф. П-849. Оп. 2. Д. 290. С. 7.

освобождение Крыма и Севастополя 2-й АТП ГВФ был удостоен почетного наименования «Севастопольский», восьми его воздушным бойцам присвоено звание Героя Советского Союза<sup>1</sup>.

Обеспечением связи Генерального Штаба Красной Армии со штабами фронтов, доставкой высшего командного состава, перевозками специальной почты и срочных военных грузов на южном фланге советско-германского фронта занимались экипажи 3-й отдельной авиационной дивизии связи (ОАДС) ГВФ. Командиром 3-й ОАДС был полковник С.Н. Шарыкин. В состав дивизии входили два полка:

- 10-й авиационный полк ГВФ, командир – подполковник М.П. Ключенко;
- 11-й авиационный полк ГВФ, командир – подполковник П.П. Москаленко<sup>2</sup>.

В октябре 1943 г. отдел Фельдъегерской связи Народного комиссариата внутренних дел СССР разработал и согласовал с Главным управлением связи Красной армии схему обслуживания всех штабов фронтов самолетами на осенне-зимний период 1943—1944 гг. Управление дивизии и 10-й АП ГВФ дислоцировались в Мячково, а 11-й АП в Быково (г. Москва). Здесь же был определен и порядок работы подвижных групп фельдсвязи, которые обеспечивали доставку корреспонденции, поступающей из Москвы, по месту дислокации штабов фронтов и отдельной армии: Ростовская группа – в Мелитополь для 4-го Украинского фронта и в ст. Крымскую – для Северо-Кавказского фронта, затем ОПА<sup>3</sup>.

По мере продвижения фронтов и увеличения расстояния фельдъегерских авиамаршрутов в 1944 г. нарастала необходимость в переходе на современные типы самолетов, которые смогут совершать рейсы без посадок для заправки горючим. Самолеты 3-й ОАДС, на которых летали в штабы фронтов

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 156.

<sup>2</sup> Филатов И.А. Мирные крылья в годы войны. М., 1995. С. 219.

<sup>3</sup> История Российской фельдъегерской связи. М., 2006. С. 320.

фельдъегеря с секретной корреспонденцией, не отвечали этим требованиям. Это приводило к частым вынужденным посадкам, к авариям и катастрофам и не в полной мере обеспечивало регулярность и безопасность полетов с важными оперативными секретными документами.

Так, доставляя корреспонденцию в действующую армию 16 апреля 1944 г. из-за отказа двигателя потерпел аварию и разбился самолет, на котором в штаб 4-го Украинского фронта следовал фельдъегерь Н.И. Иванов. Иванов получил ушибы головы, и попал в больницу, а корреспонденция была сохранена и доставлена другим фельдъегерем на другом самолете<sup>1</sup>.

Во время доставки корреспонденции 24 апреля 1944 г. в штаб 4-го Украинского фронта у самолета фельдъегеря И.Д. Комарова в воздухе отказал мотор и при вынужденной посадке в районе г. Павлограда самолет разбился. Комаров получил ушибы, но доставил документы по назначению на другом самолете.

В период Крымской наступательной операции самолеты 3-й ОАДС совершили 885 вылетов, в которых выполнили 221 задание: доставили 52347 кг фельдпочты и других грузов, 475 фельдъегерей и офицеров связи<sup>2</sup>. Указом президиума ВС СССР от 9 апреля 1944 г. 3-я ОАДС ГВФ была награждена орденом Красного Знамени<sup>3</sup>.

Командиром 87-го ГвОАП ГВФ был подполковник Ш.Л. Чанкотадзе, с 10 апреля 1944 г. – подполковник А.П. Золотов. До 12 мая 1944 г. 87-й ГвОАП ГВФ находился в оперативном подчинении 8-й ВА. В составе полка находились три эскадрильи: транспортная, связи и санитарная на самолетах У-2 и С-2.

Приведем несколько примеров боевой работы 87-го ГвОАП ГВФ в Крымской наступательной операции. Командир звена, летчик Д.В. Гордиенко. с начальником штаба тыла 4-го Украинского фронта генерал-лейтенантом

---

<sup>1</sup> История российской фельдъегерской связи. М., 2006. С. 324.

<sup>2</sup> Там же. С. 313.

<sup>3</sup> Шапошников В.Н. Очерк развития Гражданского воздушного флота. М., 1962. С. 102.

Н.П. Анисимовым выполнены 21 посадку в течение дня для поиска и перенацеливания наступающих танковых колонн, что обеспечило выполнение боевой задачи в боях за Севастополь<sup>1</sup>. За выполнение этого задания летчик был награжден орденом Александра Невского<sup>2</sup>.

Летчик 2-й АЭС 87-го ГвОАП ГВФ гв. младший лейтенант И.Ф. Бочаров во время Крымской кампании был прикреплен к 1-й ГШАД 8-й ВА, где выполнял сложные задания по перевозке офицерского состава дивизии, производил посадки на неподготовленные площадки вблизи линии фронта, разыскивал поврежденные самолеты. За выполнение заданий командования 22 мая 1944 г. был награжден орденом Красной Звезды<sup>3</sup>.

Пилот 1-й эскадрильи гвардии сержант С.Г. Кожедубов 24 апреля 1944 г. за проявленное мужество и отвагу при доставке офицеров связи на передний край был награжден медалью «За отвагу». Им успешно выполнено 91 боевое задание, доставлен 41 офицер связи, 6620 кг почты и печати в сложных условиях без потерь личного состава и повреждений матчасти<sup>4</sup>.

С 8 апреля по 12 мая 1944 г. экипажи 87-го ГвОАП ГВФ дважды меняли место базирования. Бывали случаи, когда быстро наступающие подвижные группы фронта отрывались от тыловых частей, что грозило пере боями и отсутствием боеприпасов и ГСМ<sup>5</sup>. За первые восемь дней Крымской наступательной операции транспортные самолеты 87-го ГвОАП ГВФ перевезли 138 тонн грузов и 2961 человека, что обеспечило высокие темпы авиационного наступления 8-й ВА.

Боевая работа авиачастей ГВФ во время Крымской наступательной операции происходила в сложной обстановке. Самолеты связи осуществляли посадку на территории еще не полностью освобожденной от врага, имея в

---

<sup>1</sup> Бирюзов С.С. Наступление войск 4-го Украинского фронта в Крыму // Военно-исторический журнал. 1959. № 5. С. 15.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 3685. Л. 232.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 2290. Л. 180.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690306. Д. 0197. Л. 68.

<sup>5</sup> Мощанский И.Б. Трудности освобождения. М., 2009. С. 162.

тылу разрозненные группы противника. За отличное выполнение заданий в период освобождения Крыма и успешное перебазирование тыловых частей на новые аэродромы в Крыму были награждены орденами 47 летчиков из 87-го ГвОАП ГВФ, особенно отличились летчики, старшие лейтенанты И.И. Вервейко, М.Г. Гаранин, Н.М. Коваль, Н.В. Маркин<sup>1</sup>.

В ноябре-декабре 1943 г. 9-й ОАП ГВФ оказывал помощь Керченско-Эльтигенскому десанту. Командиром 9-го ОАП ГВФ был подполковник И.Я. Сегедин. Для доставки грузов на плацдарм на Керченском полуострове 9-й ОАП ГВФ был передан в оперативное подчинение 4-й ВА. Штаб полка располагался в станице Старотитаровская на Таманском полуострове. Полеты выполнялись на единственный на Еникальском плацдарме аэродром «Опасная», расположенный на побережье между поселками Опасная и Жуковка. В виду близости передовой к посадочной площадке грузы часто сбрасывались на парашютах. В течение ноября-декабря 1943 г. силами 9-го ОАП ГВФ было выполнено 3109 вылетов в Крым: доставлено 134 т продовольствия, более 127 тыс. патронов, около 7 тыс. снарядов и 3 тыс. мин, более 1600 кг медикаментов и 641 кг консервированной крови, эвакуировано 1087 раненых<sup>2</sup>.

В ноябре 1943 г. во время напряженных боев на Керченском полуострове из состава полка в 8-й ОАП ГВФ была откомандирована бомбардировочная эскадрилья в составе 20 У-2, что заметно уменьшило боевые возможности части. В период с января по апрель 1944 г. экипажами 9-го ОАП ГВФ было выполнено 3950 вылетов: доставлено 78341 кг грузов, 2693 кг крови, 34515 кг продовольствия, 2034 бойцов и вывезено из Крыма 2515 раненых<sup>3</sup>.

Большую помощь партизанам Крыма оказали летчики 1-й эскадрильи 9-

---

<sup>1</sup> Отчет о боевой работе авиачастей Гражданского воздушного флота во время Отечественной войны. Л. 33. URL: <http://www.favt.ru/9may/public/pdf05.pdf> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>2</sup> Филиппов В.В. Авиационные группы и полки Гражданского воздушного флота. СПб., 2020. С. 87.

<sup>3</sup> Филиппов В.В. Авиационные группы и полки Гражданского воздушного флота. СПб., 2020. С. 88.

го ОАП ГВФ под командованием майора В.А. Седяревича<sup>1</sup>. Особенно отличился командир звена Ли-2 старший лейтенант А.З. Быба. На этого летчика в ноябре 1943 г. командующий 4-й ВА возложил задание по доставке разведгрупп на Керченский полуостров. По заданию командования фронта А.З. Быба возглавил ночной полет большой группы самолетов Ли-2. В этом вылете он обнаружил посадочную площадку в Крымских горах и первым произвел посадку, а затем благополучно привел всю группу самолетов на базу. Лично А.З. Быба за 3 полета к крымским партизанам доставил 17490 кг боеприпасов и вооружения, 13 руководящих работников партизанского движения и эвакуировал 13 раненых. В разное время за полеты в Крым летчик был награжден орденом Ленина и медалью «Партизану Отечественной войны»<sup>2</sup>.

Интересен опыт боевого взаимодействия летчиков ГВФ и крымских партизан северного и южного соединений во время немецкой карательной операции 29 декабря 1943 г. Экипаж У-2 из 4-й АЭ 9-го ОАП ГВФ в составе летчика, старшего лейтенанта В.И. Царевского и механика, лейтенанта Л.В. Тютериной произвели 43 вылета к крымским партизанам, из которых 11 с посадкой, за что были награждены орденом Ленина и Отечественной войны II степени<sup>3</sup>.

9-й ОАП ГВФ в феврале-марте 1944 г. наряду с выполнением обычных боевых заданий по транспортировке и связи, выполнял задания по оказанию помощи экипажам боевых самолетов, сбитых в воздушных боях над Керченским проливом. Медицинской службой 8-й ВА в районе Керченского пролива были организованы медицинские посты. Из состава АЗВФ были выделены плавсредства, медикаменты и спасательный инвентарь. Два спасательных самолета У-2 действовали с аэродрома «Опасная». Их задачей было наведение спасательных катеров и сброс спасательных средств

---

<sup>1</sup> Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне: Статьи, воспоминания, документы. М., 1985. С. 168.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686043. Д. 0098. Л. 15.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4684. Л. 194.

приводившимся советским летчикам. В качестве примеров подобных действий, приведем вылеты, выполненные летчиком И.И. Рудаковым и бортмехаником А.И. Барабашом. Так, 7 и 26 февраля 1944 г. они сбросили плавсредство экипажу сбитого штурмовика Ил-2, а 21 февраля 1944 г. в условиях противодействия истребителей противника, сбросили лодку сбитому советскому пилоту.

В интересах Разведотдела ОПА экипажами 9-й ОАП ГВФ выполнено 12 вылетов, сброшено 57 чел. и 1450 кг грузов. Для поддержки крымских партизан выполнен 21 вылет, из них 8 с посадкой, доставлено 7 чел. и 240 кг грузов. Вывезено из партизанских отрядов 7 раненых. За полеты по выброске парашютистов-разведчиков в Крым командир самолета Ли-2, лейтенант С.В. Шматков награжден орденом Отечественной Войны I степени<sup>1</sup>.

Итоговые показатели боевой работы 9-й ОАП ГВФ за период подготовки освобождения Крыма представлены в табл. 27<sup>2</sup>.

Во время Крымской наступательной операции экипажи 9-й ОАП ГВФ привлекались для доставки около 1500 т бензина через Керченский пролив в Крым для боевых авиационных полков 4-й ВА.

О действиях полка можно судить по боевой работе пилота 3-й санитарной эскадрильи, красноармейца В.П. Ластовина. Для оказания помощи десанту в период с 15 ноября 1943 г. по 1 февраля 1944 г. он выполнил 132 боевых вылета на Керченский полуостров, перевез 5 т боеприпасов, 8,5 т продовольствия, 12 т медикаментов. С Керченского плацдарма эвакуировал 238 раненых командиров и рядовых. В марте 1944 г. В.П. Ластовин был награжден медалью «За отвагу»<sup>3</sup>.

Отличились и пилоты 4-й эскадрильи связи. Младший лейтенант Л.М. Мазуренко 5 декабря 1943 г. вывез из-под обстрела дальнобойной артиллерии противника, находившегося на косе Тузла, заместителя

---

<sup>1</sup> Маслов М.А. «Вечный» Ли-2. М., 2015. С. 98.

<sup>2</sup> Скоробогатов С.Б. Освобождение Крыма: задачи и итоги боевой работы гражданского воздушного флота // Наука. Общество. Оборона. 2021. Т. 9. № 2 (27). С. 6.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0717037. Д. 0055. Л. 246.

командующего 4-й ВА генерал-майора С.В. Слюсарева с адъютантом. За выполнение заданий в период освобождения Крыма Л.М. Мазуренко награжден орденом Красного Знамени<sup>1</sup>. С декабря 1943 г. по май 1944 г. старшина И.А. Горский выполнил 152 задания, для чего совершил 498 вылетов. Из этого количества 71 вылет совершен на поддержку десанта на Керченском полуострове, перевез 50 офицеров связи. Выполнял полеты по подбору аэродромных площадок для боевой авиации и эскадрилий связи 4-й ВА. В одном из вылетов с начальником аэродромного отдела 4-й ВА И.А. Горский дважды был атакован парой Ме-109, но сумел спасти и пассажира, и материальную часть. За выполнение этого задания летчик был награжден медалью «За отвагу»<sup>2</sup>.

По результатам боевой работы 9-го ОАП ГВФ, 21 человек был удостоен правительственных наград, а командир полка, И.Я. Сегедин 27 мая 1944 г. был награжден орденом Красного Знамени<sup>3</sup>.

В период освобождения Крыма 1-я ОАЭ ГВФ под командованием капитана Н.И. Зацепы находилась в оперативном подчинении ВВС ЧФ. В ноябре 1943 г. летчики эскадрильи обеспечивали обмен разведывательных материалов, переброску оперативных работников штаба, летно-технического состава частей ВВС ЧФ на аэродромы в районе Сиваша<sup>4</sup>.

С ноября 1943 г. по апрель 1944 г. 1-я ОАЭ ГВФ решала задачи по перевозке боеприпасов, снаряжения и иных грузов на передовые аэродромы; вывозу раненых из Мариуполя и Скадовска на Кавказ; выполнялись полеты по связи; обеспечивалось снабжение партизан в Крыму<sup>5</sup>. 1-я ОАЭ ГВФ осуществляла доставку оружия с Таманского полуострова, разведку и связь с передовыми частями и партизанами, совершив 1272 вылета в Крым.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4022. Л. 170.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0717037. Д. 0056. Л. 247.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4684. Л. 224.

<sup>4</sup> Филатов И.А. Мирные крылья в годы войны. М., 1995. С. 207.

<sup>5</sup> Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 703.



Командир самолета Ли-2, майор П.И. Малиновский в начале ноября 1943 г. перевез командира Скадовской авиагруппы В.И. Смирнова и штаб с Кавказа в северную Таврию<sup>1</sup>. Даже зимой 1943—1944 гг., когда боевая авиация бездействовала, из-за плохих метеоусловий и отсутствия ГСМ самолеты связи ежедневно делали вылеты из Скадовска в Мелитополь, Сокологорное и Чаплинку.

При пункте управления ВВС ЧФ было организовано звено связи 1-й ОАЭ ГВФ под руководством старшего лейтенанта А.М. Романова. 9 февраля 1944 г. за организацию авиатранспортных перевозок в интересах ВВС ЧФ, командир эскадрильи, гвардии капитан Н.И. Зацепа был награжден орденом Отечественной Войны I степени<sup>2</sup>.

При освобождении Крыма, с 11 апреля 1944 г. полеты на обеспечение нужд ВВС ЧФ чаще выполнялись днем, так как в небе было превосходство советской авиации. Силами 1-й ОАЭ ГВФ из Геленджика и Новороссийска, в Крым на аэродромы базирования боевой авиации Саки, Сарабуз, Цюрихталь, доставлялись боеприпасы, ГСМ, запчасти, продовольствие. В течение апреля-мая 1944 г. было перевезено 127 286 кг грузов, в том числе запчастей 52955 кг, горючего 19205 кг, медикаментов и консервированной крови, листовок, продовольствия и боеприпасов 25740 кг. Только за период апрельского наступления в Крыму летчики 1-й ОАЭ ГВФ выполнили 419 заданий штаба и совершили 1272 вылета<sup>3</sup>.

Приказами ВГК личному составу 1-й ОАЭ ГВФ за отличные боевые действия объявлены благодарности:

- 11 апреля 1944 г. – при освобождении города и крепости Керчь;
- 13 апреля 1944 г. – при освобождении города и порта Феодосия;
- 10 мая 1944 г. – при освобождении города Севастополь.

С 13 мая 1944 г. 1-й ОАЭ ГВФ базировалась в Крыму на аэродроме

---

<sup>1</sup> Пьянков В.А. Мой пятый океан: дневник гражданского летчика. Сумы, 2002. С. 140.

<sup>2</sup> Филиппов В.В. Авиационные группы и полки Гражданского воздушного флота. СПб., 2020. С. 87.

<sup>3</sup> Филатов И.А. Мирные крылья в годы войны. М., 1995. С. 219.

Куликово поле на окраине Севастополя.

Всего период с ноября 1943 г. по апрель 1944 г. частями ГВФ было совершено 334 вылета к партизанам, из них 144 вылета с посадкой. К партизанам было доставлено 306 т грузов, из них 134 т боеприпасов. В Крым было доставлено 399 человек, а вывезено 320 раненых партизан<sup>1</sup>.

Благодаря «воздушному мосту», организованному частями ГВФ, партизанами Крыма в 1944 г. были взорваны 3 ж.д. моста, 3 ж.д. станции, 80 воинских эшелонов, 23 склада с боеприпасами и горючим, уничтожены до 28 тыс. вражеских солдат и офицеров<sup>2</sup>.

Подводя итоги действий авиационных частей ГВФ в период подготовки и проведения операции по освобождению Крыма можно сделать вывод, что авиация сыграла основную роль в снабжении крымских партизан боеприпасами и вооружением, обеспечивала доставку продовольствия и эвакуацию раненых. В воздушном снабжении крымских партизан принимали участие наиболее подготовленные кадры ГВФ, самоотверженно выполнявшие задания в сложных метеоусловиях с ограниченных площадок в горных районах и в ночное время. Командование 17-й армии вермахта вынуждено было снять боевые части с фронта для участия в боях против партизанского движения в Крыму и обеспечения своего тыла и коммуникаций на Севастополь<sup>3</sup>.

Выполнение боевых задач, поставленных руководством перед частями ГВФ, способствовало успешному проведению боевых операций партизанскими соединениями в период Крымской наступательной операции. Авиационная поддержка оказывала не только материальное, но и моральное содействие и способствовала укреплению боевого духа партизан в борьбе с

---

<sup>1</sup> Романько О.В. «Ахтунг партизанен». М., 2021. С. 322.

<sup>2</sup> Отчет о боевой работе авиачастей Гражданского воздушного флота во время Отечественной войны. Л. 60. URL: <http://www.favt.ru/9may/public/pdf05.pdf> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>3</sup> Соболев Д.А. Хроника советской гражданской авиации. М., 2020. С. 115.

врагом<sup>1</sup>.

Всего в Крымской наступательной операции участвовало более 157 самолетов ГВФ. Итоговые показатели боевой работы авиационных частей ГВФ за период Крымской наступательной операции представлены в табл. 28<sup>2</sup>.

Таким образом, основными направлениями участия Авиации войск противовоздушной обороны и гражданского воздушного флота в боевых действиях в Крыму стали прикрытие советских коммуникаций над Керченским проливом, обеспечение связи и транспортных задач фронтов и армий.

С февраля 1944 г. оборона переправ и строящейся канатной дороги через Керченский пролив возлагалась на три гвардейских истребительных полка авиации войск ПВО. При наведении истребителей на воздушные цели использовались две радиолокационные станции «Пегматит» из 4-й воздушной армии.

В период подготовки освобождения Крыма летчикам ПВО ставилась задача по недопущению вражеских бомбардировщиков в ночное время к советским переправам, а в дневное время – патрулирование и прикрытие войск Отдельной Приморской армии и плавсредств в районе Керченского пролива.

На экипажи гражданского воздушного флота были возложены задачи по обеспечению воздушно-транспортных перевозок частей Красной армии и Черноморского флота на подступах к Крыму. Советская авиация сыграла основную роль в снабжении крымских партизан боеприпасами и вооружением, обеспечивала доставку продовольствия и эвакуацию раненых. Экипажи гражданского воздушного флота обеспечили успешное перебазирование боевых авиационных частей на новые аэродромы в Крыму, доставляли боеприпасы, запчасти и горюче-смазочные материалы, осуществляли связь и своевременную передачу боевых донесений. Успешное

---

<sup>1</sup> История отечественной гражданской авиации; под ред. И.А. Филатова. М., 1996. С. 380.

<sup>2</sup> Отчет о боевой работе авиачастей Гражданского воздушного флота во время Отечественной войны. Л. 33. URL: <http://www.favt.ru/9may/public/pdf05.pdf> (дата обращения: 12.08.2021).

решение этих задач обеспечило высокие темпы авиационного наступления и управляемость войсками в Крымской наступательной операции.

Советская авиация в период с 27 октября 1943 г. по 7 апреля 1944 г. оказывала круглосуточное воздействие на противника в Крыму, ежедневно, если это позволяли погодные условия как на Перекопском перешейке, Сиваше и в районе Керчи, так и в глубине обороны противника и по его воздушным и морским коммуникациям. Для жителей Крыма, находящихся на оккупированной территории, действия советской авиации являлись символом присутствия советских войск и скорейшего освобождения.

### **3. СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В ХОДЕ КРЫМСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ (АПРЕЛЬ – МАЙ 1944 ГГ.)**

#### **3.1. Боевые действия 8-й воздушной армии в полосе наступления 4-го Украинского фронта**

8-я ВА оказала значительное влияние на результаты боевых действий войск 4-го Украинского фронта в Крымской наступательной операции. Организацией взаимодействия авиации 8-й ВА с пехотой, артиллерией и танковыми частями в ходе Крымской наступательной операции занимался штаб 8-й ВА совместно со штабами авиасоединений.

Согласно плану операции 8-я ВА всем составом поддерживала действия 51-й А и 19-го ТК, наступавшего с плацдарма на южном берегу Сиваша. На Перекопском направлении, в полосе наступления 2-й Гв. А, ее действия поддерживались только авиаразведкой 8-й ВА. После ввода из района Биюк-Кият в прорыв 19-го ТК вся авиация армии переключалась на обеспечение действий танкового корпуса на любом из двух направлений наступления, на Тархан или Томашевка<sup>1</sup>.

Планом операции было предусмотрено, что в случае неуспеха на участке 51-й А все силы авиации 8-й ВА поддерживают наступление 2-й Гв. А. Однако 8 апреля 1944 г. для поддержки действий 2-й Гв. А из состава 8-й ВА были выполнены 50 самолетовылетов ночных бомбардировщиков, 60 штурмовиков и 60 истребителей для их прикрытия<sup>2</sup>.

В течение первого дня наступления 406 самолетов 8-й ВА выполнили 818 самолетовылетов (383 штурмовиками, 428 истребителями, 7 бомбардировщиками), из них по наземным объектам – 401, на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков – 203, прикрытия своих войск и переправ – 106, разведку – 5. Еще 50 самолетовылетов было выполнено для удара по

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196. Л. 19.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0455. Л. 100.

аэродрому Ички.

Войсками 4-го Украинского фронта, при поддержке авиации, к 11 час. утра был освобожден г. Армянск.

Боевой состав частей 8-й ВА, принимавших участие в Крымской наступательной операции, представлен в табл. 29<sup>1</sup>.

Основной ударной силой 8-й ВА, поддерживающей наступление частей 4-го Украинского фронта являлась штурмовая авиация, сосредоточенная в 7-м штурмовом авиакорпусе и 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии. Состав 7-го ШАК включал в себя две дивизии по три авиаполка каждая: 206-я и 289-я ШАД<sup>2</sup>.

К началу Крымской наступательной операции части 206-й ШАД базировались на аэродромах северной Таврии. Управление дивизии размещалось в селе Григорьевка, 503-й и 807-й ШАП на аэродроме Чаплинка, а 806-й ШАП базировался на аэродром Ново-Каменка<sup>3</sup>.

Количественный и качественный состав 206-й ШАД к началу Крымской операции, представлен в табл. 30<sup>4</sup>. На первом этапе операции, с 8 по 11 апреля 1944 г., 206-я ШАД участвовала в прорыве обороны противника на севере Крыма.

Группа из пяти Ил-2 807-го ШАП 10 апреля 1944 г. производила штурмовку танков в районе н.п. Томашевки – н.п. Байсары. В воздушном бою один из Ю-87 сбит таранным ударом штурмовика Ил-2. Летчик, младший лейтенант Н.Н. Печенов погиб, а стрелок, сержант Т.И. Окуньков выпрыгнул на парашюте. За этот подвиг младший лейтенант Н.Н. Печенов был награжден орденом Отечественной войны I степени, а стрелок, Т.И. Окуньков – орденом Отечественной войны II степени<sup>5</sup>.

На втором этапе, с 12 по 16 апреля, части дивизии боевых действий не

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196. Л. 15.

<sup>2</sup> Советские военно-воздушные силы в цифрах. М., 1962. С. 60.

<sup>3</sup> Пальмов В.В. Штурмовики над Днепром. Киев, 1984. С. 168.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20202. Оп. 0000001. Д. 0027. Л. 16.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 23033. Оп. 0200224с. Д. 0005. Л. 11.

вели по причине нехватки топлива для самолетов. Управление дивизии занималось подготовкой передислокации дивизии ближе к новой линии фронта, ремонтом и восстановлением материальной части, боевой подготовкой<sup>1</sup>.

На боеспособности 206-й ШАД сказалось и отсутствие командира дивизии в течение двух дней. Это связано с пленением командира дивизии К.М. Чубченкова во время вылета на У-2 для выбора новых площадок для базирования в западном Крыму. С 14 апреля 1944 г. в обязанности командира дивизии вступил начальник штаба, гвардии подполковник С.Н. Соковых, который организовал перебазирование дивизии<sup>2</sup>. С 17 апреля 1944 г. 206-я ШАД начала боевые действия по взмыванию обороны противника на подступах к г. Севастополь. Базируясь у совхоза Симферопольский, 806-й ШАП действовал в интересах ОПА. В боях отличились летчики И.А. Заварыкин, А.А. Карпов, В.В. Пальмов, И.И. Розов, И.А. Устинов<sup>3</sup>.

Отметим действия командира звена 807-го ШАП, лейтенанта П.Ф. Надеждина, совершившего 16 успешных вылетов ведущим групп штурмовиков в ходе Крымской наступательной операции. Во время атаки артиллерии противника 26 апреля 1944 г., Ил-2, пилотируемый Надеждиным, был подбит прямым попаданием ЗА и упал в гущу вражеской техники. За этот подвиг и предыдущие боевые заслуги, 30 апреля 1944 г. летчик был посмертно награжден званием Героя Советского Союза<sup>4</sup>.

Среди главных боевых успехов 206-й ШАД выделяется уничтожение вражеского морского транспорта 11 мая 1944 г. По приказу штаба 7-го ШАК две группы по 5 Ил-2 из 503-го ШАП под прикрытием истребителей 229-й ИАД атаковали два транспорта западнее мыса Херсонес, и бомбовым ударом уничтожила один из них водоизмещением 4000 т.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20202. Оп. 0000001. Д. 0027. Л. 37.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20533. Оп. 0000001. Д. 0051. Л. 119.

<sup>3</sup> Пальмов В.В. Штурмовики над Днепром. Киев, 1984. С. 170.

<sup>4</sup> Герои страны. URL: <http://www.warheroes.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0066. Л. 90.

12 мая 1944 г. состоялся последний боевой вылет штурмовиков 206-й ШАД в Крымской операции, который был выполнен двумя группами Ил-2 на уничтожение плавсредств противника западнее мыса Херсонес. Боевой состав 206-й ШАД на момент окончания Крымской наступательной авиации представлен в табл. 31<sup>1</sup>.

В качестве выводов о действиях штурмовиков из 206-й ШАД в Крымской операции можно указать, что самолеты использовались по прямому назначению, действовали в непосредственной близости к переднему краю советских войск. Благодаря наличию достаточного количества разведывательных материалов у командиров групп самолетов (фото-планшетов с картами районов боевых действий) и четкому обозначению переднего края советских наземных войск, не было отмечено ни одного случая удара по своим войскам. К положительным моментам можно отнести возросшее, посредством большего использования радиосвязи, взаимодействие штурмовиков с пунктами наведения и группами истребителей прикрытия. Положительным моментом является приобретение боевого опыта в действиях над открытым морем на удалении 40-50 км от берега.

Отрицательными факторами установлены: низкая тактическая подготовка молодых летчиков, слабое применение противозенитного маневра и отсутствие средств спасения летчиков и спасательных групп при ведении боевых действий над морем<sup>2</sup>.

В период с 18 апреля 1944 г. по 12 мая 1944 г. 14 экипажей 807-го ШАП было передано в оперативное подчинение 3-му ИАК для совместных действий по плавсредствам противника в Черном море. Таким образом, оценкой действий 807-й ШАП в Крымской наступательной операции, стало присвоение полку почетного наименования «Севастопольский» в мае 1944 г.

Задачей штурмовиков 289-й ШАД являлось содействие частям 2-й Гв. А в прорыве Перекопских укреплений. В состав дивизии входило три полка: 232-

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20202. Оп. 0000001. Д. 0027. Л. 73.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0066. Л. 42.



й, 686-й и 947-й ШАП. Части дивизии в течение 12-14 апреля 1944 г. боевой работы не вели по причине восстановления материальной части и перебазирования на новые аэродромы в Крыму. С 15 апреля 1944 г. Ил-2 из 289-й ШАД начали вести боевые действия по аэродрому м. Херсонес и обороне г. Севастополя. За отличные действия в боях за освобождение Крыма и Севастополя 686-й и 947-й ШАП из 289-й ШАД в мае 1944 г. были удостоены почетного наименования «Севастопольский».

Таким образом, оценкой боевых действий 7-го ШАК в Крымской наступательной авиации стало объявление благодарностей за овладение важнейшим железнодорожным узлом Крыма – Джанкоем (приказ ВГК № 104 от 11 апреля 1944 г.) и за освобождение города Севастополь (приказ ВГК № 111 от 10 мая 1944 г.), а также присвоение ему почетного наименования «Севастопольский»<sup>1</sup>.

В операции по освобождению Крыма принимали участие 75-й, 76-й и 136-й ГШАП из состава 1-й ГШАД. Еще один полк дивизии – 74-й ГШАП, занимался перегонкой самолетов на фронтовые аэродромы. К началу боевых действий в Крыму дивизия имела 68 исправных самолетов и 86 боеготовых экипажей<sup>2</sup>.

Во время освобождения Крыма и Севастополя командир эскадрильи 75-го ГШАП, гвардии капитан Г.Р. Кривошлык, выполнил 24 боевых вылета. В качестве ведущего группы он трижды атаковал позиции противника на подступах к Севастополю. За доблесть, мужество и отвагу в боях за Крым был награжден орденом Александра Невского 12 мая 1944 г.<sup>3</sup>. Общее количество боевых вылетов эскадрильи под командованием гвардии капитана Г.Р. Кривошлыка в Крымской наступательной операции составило 186. Общее количество боевых вылетов 75-го ГШАП – 537. Полк поддерживал советские сухопутные войска и наносил удары по объектам обороны противника,

---

<sup>1</sup> Освобождение городов: Справочник по освобождению городов. М., 1985. С. 214.

<sup>2</sup> СВМЗ инв. №78146 «Герои битвы за Севастополь: сборник». Севастополь, 2018. С. 406.

<sup>3</sup> Кривошлык Г. Один против трех // Сталинское знамя. 1944. 19 апреля.

артиллерийским батареям в районе совхоза № 10 и Сапун-горы, аэродрому на мысе Херсонес. Кроме того, штурмовики получили задание топить вражеские корабли в севастопольских бухтах<sup>1</sup>.

К началу Крымской наступательной операции 76-й ГШАП перебазировался на аэродром Крестовка ближе к Сивашу. В ходе наступления полк перелетел на аэродром Сарабуз в Крыму. Боевые задания включали бомбовые и штурмовые удары по артиллерийским батареям, живой силе врага и транспортам в Черном море, уничтожение самолетов противника на аэродромах<sup>2</sup>.

Наступающие войска фронта испытывали большие трудности с подвозом ГСМ и боеприпасов. Самолеты полков, перебазировавшихся на крымские аэродромы, заправлялись с автомобильных бензовозов. Транспортировка грузов по железной дороге еще не велась, так как Чонгарский мост восстанавливался, а железнодорожная колея переделывалась на советский стандарт. 143 т трофейного бензина, захваченного на аэродроме Сарабуз (ныне Гвардейское) после проведенного анализа были использованы для самолетов 8-й ВА. Несколько дней 76-й ГШАП работал, применяя трофейные боеприпасы, пока не подвезли свои<sup>3</sup>.

В критический момент штурма Сапун-горы на помощь пехоте пришли летчики 1-й ГШАД 8-й ВА. Одна за другой появились вызванные авиационными наводчиками шестерки штурмовиков ИЛ-2 гвардии капитанов В.Ф. Анисова и М.Т. Степанищева и гвардии старшего лейтенанта В.Г. Козенкова<sup>4</sup>. По указанию радиостанции наведения удары наносились по огневым точкам. Во время бомбо-штурмового удара штурмовиков противник прятался в укрытиях и его огневое сопротивление значительно ослабевало. Воспользовавшись этим, пехота поднялась в атаку и овладела гребнем горы. В 136-м ГШАП за отличия в боях в Крыму орденом Красного Знамени был

---

<sup>1</sup> Недбайло А.К. В гвардейской семье. Киев, 1975. С. 130.

<sup>2</sup> Гареев М.Г. Штурмовики идут на цель. М., 1972. С. 214.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196. Л. 130.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 407. Оп. 0009837. Д. 0846. Л. 275.

награжден гвардии старший лейтенант Б.В. Бучин<sup>1</sup>.

Итогами участия 1-й ГШАД в Крымской наступательной операции стали 1796 боевых вылетов, в которых было уничтожено и выведено из строя 63 танка, 91 самолет, различные виды боевой техники противника. За образцовое выполнение боевых заданий при прорыве обороны противника на Перекопском перешейке 24 апреля 1944 г. 1-я ГШАД была награждена орденом Суворова II степени<sup>2</sup>.

На протяжении всей Крымской наступательной операции полки 3-го ИАК занимались завоеванием превосходства в воздухе в небе над Крымом, обеспечивали сопровождением боевые действия бомбардировочной и штурмовой авиации, вели разведку. После прорыва немецкой обороны на севере Крыма и в прорыв танков 19-го ТК, самолеты 3-го ИАК занимались воздушным прикрытием и сопровождением наземного наступления<sup>3</sup>. Следует указать, что на протяжении двух дней, 12 и 13 апреля 1944 г. самолеты 3-го ИАК задачу по воздушному прикрытию 19-го ТК не выполнили по причине отсутствия ГСМ. Это привело не только к значительным потерям личного состава и материальной части, но и повлияло на темпы продвижения войск. Кроме того, крайне незначительное воздействие штурмовой и истребительной авиации на противника в эти дни позволили противнику беспрепятственно отступить к Севастополю<sup>4</sup>. На последнем этапе боев в районе г. Севастополь корпус вел систематическую разведку плавсредств противника на глубину до 50 км от берега и уничтожал мелкие суда противника<sup>5</sup>.

В состав 3-го ИАК во время операции по освобождению Крыма входило две дивизии, состоящие из трех полков каждая:

- 265-я ИАД в составе 291-го, 402-го и 812-го ИАП;
- 278-я ИАД в составе 15-го, 43-го и 274-й ИАП.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 1376. Л. 189.

<sup>2</sup> Королев В.О. Гвардейцы первой штурмовой. М., 1980. С. 92.

<sup>3</sup> Коротков И.С. Освобождение Крыма. М., 1959. С. 65.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0455. Л. 134.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 368. Оп. 0006480. Д. 0069. Л. 14.

Реализуя тактику авиационного наступления 12 апреля 1944 г. 402-й ИАП перебазировался в Крым, на аэродром Райзендорф (деревня в семи километрах от Курман-Кемельчи Красногвардейского района). Уже 14 апреля 1944 г. на аэродром Сарабуз (ныне Гвардейское) самолеты прибыли раньше передовой наземной команды полка и батальона аэродромного обслуживания. Помощь в охране аэродрома оказывали танкисты из 19-го ТК<sup>1</sup>.

Основные показатели выполнения боевых задач 3-го ИАК в Крымской операции представлены в табл. 32<sup>2</sup>.

В боях за освобождение Крыма командир эскадрильи 402-го ИАП, капитан А.Б. Манукян, сбил 9 самолетов противника и был дважды награжден орденом Красного Знамени за этот период<sup>3</sup>. Свой второй орден Красного Знамени, за 7 сбитых вражеских самолетов, в боях за Крым получил командир звена 402-го ИАП старший лейтенант Н.Д. Дугин.

За период боевых действий по освобождению Крыма пять летчиков 15-го ИАП награждены орденами Красного Знамени: младший лейтенант М.С. Барабанов, лейтенант Н.А. Боровский, лейтенант С.Н. Моргунов, капитан Г.Н. Слизень и капитан В.И. Сувилов<sup>4</sup>.

Трем летчикам 43-го ИАП за бои в Крыму было присвоено звание Героя Советского Союза: лейтенант Д.В. Джабидзе, лейтенант В.И. Меркулов, старший лейтенант А.Д. Осадчиев. Старший летчик 43-го ИАП, лейтенант И.Г. Кузнецов за бои в Крыму награжден орденом Красного Знамени<sup>5</sup>.

За боевые действия в Крымской наступательной операции в 274-м ИАП орденом Красного Знамени были награждены лейтенант В.Г. Клопов, капитан М.Н. Томарев. А 11 мая 1944 г. командир 3-го ИАК, генерал-майор авиации, Е.Я. Савицкий был удостоен звания Герой Советского Союза. 265-я ИАД и 278-я ИАД были награждены орденом Красного Знамени. Почетные

---

<sup>1</sup> Масликов В.С. Крылья Победы. 402-й истребительный авиационный полк. М., 2006. С. 84.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 368. Оп. 0006480. Д. 0069. Л. 20.

<sup>3</sup> Арутюнян К.А. Вклад армянского народа в Победу. Ереван, 2018. С. 318.

<sup>4</sup> Ситковский А.Н. В небе «Соколы». Махачкала, 1990. С. 157.

<sup>5</sup> Чернаткина А.Е. От Кавказа до Берлина. М., 2004. С. 89,

наименования «Севастопольских» в мае 1944 г. присвоены 402-му, 812-му ИАП приказом ВГК № 134 и 43-му ИАП приказом ВГК № 136<sup>1</sup>.

Вместе с тем необходимо отметить, что донесения бомбардировщиков из 6-го ГБАД указывают на неудовлетворительное воздушное прикрытие и сопровождение со стороны полков 3-го ИАК, повлекшее потери самолетов<sup>2</sup>.

Основной боевой задачей летчиков 6-й ГИАД в Крымской наступательной операции являлось сопровождение бомбардировщиков из 6-й ГБАД и 132-й БАД. По отзывам, сопровождаемые экипажи оценивали воздушное прикрытие как отличное. Командование бомбардировочных дивизий просило командование 8-й ВА назначать для прикрытия и сопровождения только части из 6-й ГИАД<sup>3</sup>.

7 апреля, накануне наступления войск 51-й А с целью прорыва вражеской обороны истребители 9-го, 31-го, 73-го и 85-й ГИАП из 6-й ГИАД сопровождали группы Ил-2, штурмующих аэродромы противника в Крыму: Джанкой, Веселое, Курман-Кемельчи. До 10 апреля 1944 г. 9-й ГИАП вел бои на Одесском направлении, а с 11 апреля – сражался только в Крыму<sup>4</sup>. Во время штурма Сапун горы, 7 мая 1944 г. истребители 6-й ГИАД занимались сопровождением самолетов 1-й ГШАД, производили разведку войск, аэродромов и морских коммуникаций противника в районе Севастополя<sup>5</sup>.

Итогами боевой работы 9-го ГИАП в Крымской наступательной операции было 904 самолетовылета, в 57 воздушных боях сбито 36 и повреждено 14 вражеских самолетов, еще один самолет противника сожжен на земле. Приказами ВГК полк получил благодарности за освобождение городов Армянск, Джанкой, Симферополь и Севастополь. Гвардии подполковник В.Д. Лавриненков за бои в Крыму был второй раз удостоен звания Героя

---

<sup>1</sup> Федоров И.В. В небе оставили след. Киев, 1990. С. 211.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20034. Оп. 0000001. Д. 0030. Л. 353.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20034. Оп. 0000001. Д. 0030. Л. 353.

<sup>4</sup> Бугаев Б. Амет-хан Султан. М., 1990. С. 130.

<sup>5</sup> Прутков С. Штурмовая авиация в битве за Севастополь // Сталинское знамя. 1944. 23 мая.

Советского Союза<sup>1</sup>.

Всего за период с 18 октября 1943 по 25 мая 1944 г. части 6-й ГИАД совершили 6285 вылетов. Свои потери составили 3 летчика и 11 самолетов. За образцовое выполнение заданий командования и отличие в боях с немецкими захватчиками при освобождении города Севастополь 31-й ГИАП в мае 1944 г. был награжден орденом Красного Знамени, а 85-му ГИАП присвоено почетное наименование «Севастопольский»<sup>2</sup>. За умелое управление эскадрильей 31-го ГИАП в боях за Крым, гвардии майор А.М. Решетов награжден орденом Александра Невского<sup>3</sup>.

В ночь пред началом Крымской наступательной операции, экипажам 2-й ГНБАД нужно было оказывать содействие войскам 2-й Гв. А и 51-й А; атаковать авиацию противника на аэродромах Каранкут и Джанкой; подавлять и уничтожать артиллерию, танки и живую силу противника на севере Крыма; обеспечить продвижение танков в интересах 2-й Гв. А в районе Турецкий вал<sup>4</sup>.

Было запланировано около 500 вылетов, но метеоусловия во второй половине ночи позволили выполнить только 252 вылета. Среднее напряжение на один экипаж составило 3,2 вылета за ночь. Таким образом, действия экипажей 2-й ГНБАД в течение ночи перед началом наступления способствовали прорыву войсками 2-й Гв. А вражеской обороны и освобождению г. Армянска<sup>5</sup>.

В период с 9 по 12 апреля 1944 г. части дивизии продолжали действовать в интересах прорыва сухопутных войск и уничтожению живой силы противника, артиллерийских и минометных батарей в районах сел Тархан, Малый Бем, Будановка, Томашевка, атаковали противника в районах ж.д. станции Ишунь и Воинка. Стал применяться новый метод организации боевой работы: на боевые задания экипажи вылетали непосредственно с аэродромов

---

<sup>1</sup> Люди бессмертного подвига. М., 1975. Кн. 1. С. 628.

<sup>2</sup> Панов Д.П. Русские на снегу. Львов, 2003. С. 720.

<sup>3</sup> Зильманович Д.Я. На крыльях Родины. Алма-Ата, 1985. С. 304.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0127. Л. 3.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0029. Л. 10.

базирования (исключались аэродромы подскока). Из числа наиболее подготовленных летчиков стали выделять экипажи для подавления ПВО противника в районе цели<sup>1</sup>. В результате массированного удара в районе Тархан был подавлен огонь 4 артиллерийских орудий, 1 орудия малокалиберной зенитной артиллерии и взорван склад. В течение всей ночи одиночными экипажами продолжали подавлять огневые точки противника. В районе ж.д. станций Ишунь-Воинка экипажи 60-го и 77-го ГНБАП повредили 1 паровоз и разбили 7 вагонов<sup>2</sup>. Всего самолетами ночной авиации за вторую ночь наступления было произведено 506 самолетовылетов, из которых 486 выполнили экипажи 2-й ГНБАД<sup>3</sup>.

В ночь на 10 апреля было произведено 454 самолетовылета. Части дивизии наносили массированные удары по укрепленному пункту Томашевка, в результате которого был подавлен огонь 8 артиллерийских орудий, уничтожены 3 автомашины и склад горюче-смазочных материалов, созданы ещё 3 очага пожара. На ж.д. станции Воинка уничтожен паровоз и разбиты 4 вагона, еще 11 вагонов уничтожены на станциях Ишунь и Мирный труд. Одиночные экипажи наносили бомбовые удары в районах Байсары, Ново-Александровка, Тархан, Красноперекопска и Тихоновки, блокировали аэродром Каранкут, вели разведку<sup>4</sup>.

11 апреля было выполнено 373 самолетовылета. В результате части 2-й Гв.А при поддержке авиации, вышли к району Красноперекопска, заняли Тихоновку и мыс Карт-Казак. В интересах 51-й А ночными бомбардировщиками был выполнен 171 самолетовылет, что сказалось на освобождении с. Томашевка и вводе в прорыв частей 19-го ТК.

В период с 7 по 18 апреля 2-я ГНБАД дважды сменила аэроузлы постоянного базирования полков. Для обеспечения боевых действий 2-й Гв. А в районе Ишуньских позиций 61-й ГНБАП был перебазирован в район

---

<sup>1</sup> Исаев А.В. Битва за Крым 1941–1944 гг. М., 2017. С. 815.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 62.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196. Л. 50.

<sup>4</sup> Губин Б.А. Восьмая воздушная. М., 1980. С. 167.

Пятихатка. С 12 по 18 апреля дивизия 2-я ГНБАД перебазировалась в Крым на аэроузел Ротенштадт (совр. с. Климово Красногвардейского района).

В связи с развитием наступления войск 4-го Украинского фронта, в ночь на 12 апреля боевые действия дивизии были перенесены южнее на 200 км, в глубь полуострова. Легкие ночные бомбардировщики У-2 бомбили самолеты противника на аэродромах Сарабуз (поселок Гвардейское в Симферопольском районе), г. Саки, п. Кача, атаковали колонны противника в направлении на Евпаторию и Севастополь, боевую технику в районе Фрайдорф (совр. пгт. Новоселовское Раздольненский район). Всего в течение ночи было выполнено 259 самолетовылетов. В результате успешных боевых действий 25-го ГНБАП, были сожжены несколько вражеских самолетов на аэродромах Сарабуз и Саки, взорваны склады боеприпасов и строения в порту Евпатория, уничтожены автомашины с войсками на дорогах Воронцовка-Евпатория, Воронцовка-Сарабуз-Симферополь, устроены многочисленные очаги пожаров<sup>1</sup>.

С 14 апреля главным направлением боевой работы 2-й ГНБАД стали действия в районе г. Севастополя. Экипажи У-2 участвовали в уничтожении плавучих средств бухтах северная и южная, блокировании аэродромов Херсонес, Севастополь южный и отметка 80.0 для срыва эвакуации противника и оказывали огневую поддержку наступлению частей 2-й Гв. А, 51-й А, выполняли разведывательные полеты.

Результатами боевых действий экипажей 2-й ГНБАД стало уничтожение 5 различных плавсредств, 16 самолетов на аэродромах, 17 автомашин<sup>2</sup>. Однако, по оценке командования, боевая эффективность У-2 для подавления узлов обороны Севастополя была недостаточной. В дальнейшем, для обеспечения требуемого огневого воздействия на врага привлекались полки АДД<sup>3</sup>. Экипажи У-2 во время наступления в Крыму выполняли также

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 64 об.

<sup>2</sup> Скоробогатов С.Б. Выполнение боевых задач 2-й гвардейской ночной бомбардировочной авиационной дивизией // Манускрипт. Тамбов, 2020. Т. 13. Вып. 11. С. 60.

<sup>3</sup> Бочкарев П.П. Годы в огненном небе. М., 1991. С. 180.



агитационное воздействие на противника, сбрасывая в распоряжение немецко-румынских войск тысячи листовок<sup>1</sup>.

В условиях стремительного авиационного наступления боеприпасы и ГСМ для обеспечения боевой работы 2-й ГНБАД доставлялись самостоятельно самолетами дивизии непосредственно на аэродромы подскока. Экипажи дивизии ночью выполняли боевую работу, а днем доставляли боеприпасы и перевозили технический состав других авиадивизий из 8-й ВА.

После соединения вокруг Севастополя частей 4-го Украинского фронта и ОПА Ставка ВГК провела реорганизацию состава боевых частей, участвовавших в операции. Приморская армия перешла в оперативное подчинение командованию 4-го Украинского фронта, а соединения 4-й ВА – в оперативное подчинение 8-й ВА<sup>2</sup>. В результате, с 19 апреля полки 2-й ГНБАД перебазировались на аэроузел в Сакском районе поближе к Севастополю. А с 27 апреля по 13 мая 1944 г. два полка ночных бомбардировщиков из 4-й ВА действовали в составе 2-й ГНБАД. Летчицы 46-го ГНБАП базировались в с. Васильевка (свх. Чеботарский), а экипажи 889-го НБАП размещались в с. Владимировка (Сакский район)<sup>3</sup>. До конца апреля самолеты 46-го ГНБАП выполнили 13 вылетов по атакам аэродромов и 1 по войскам противника, а самолеты 889-го НБАП выполнили всего 4 самолетовылета по блокированию аэродромов<sup>4</sup>.

Боевой состав 2-й ГНБАД во время проведения Крымской наступательной операции представлен в табл. 33<sup>5</sup>.

Таким образом, результатом боевых действий 2-й ГНБАД за апрель 1944 г. стали 7709 самолетовылетов, было сброшено 872150 кг бомб, 1709500 листовок и выстреляно 654026 патронов. Потери дивизии составили 6

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 500. Оп. 0012480. Д. 0097. Л. 42.

<sup>2</sup> ТИ-2704. 4-я Воздушная армия в Великой Отечественной войне. Монино, 1968. С. 108.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0007а. Л. 73.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 73.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 86.

поврежденных самолетов и 4 раненых<sup>1</sup>.

На результатах выполнения боевых задач кроме плохой погоды отрицательно сказались перебои в ГСМ. Так, отсутствие бензина в 25-м ГНБАП привело к полной отмене вылетов в ночи с 29 по 30 апреля, и с 1 по 3 мая<sup>2</sup>.

С 1 мая 1944 г. войска 2-й Гв. А на севере, в районе с. Любимовка были готовы начать штурм г. Севастополя, но неблагоприятные погодные условия не позволяли полностью использовать авиацию в первые 7 дней месяца<sup>3</sup>.

В ходе выполнения боевой задачи по уничтожению противника перед фронтом наступления 51-й А и Приморской армии в ночь с 6 на 7 мая дивизией было выполнено 173 самолетовылета. В районах колхоза Большевик, высота Горная, пос. 6-я верста, высота 179 наносились удары одиночных и пар самолетов У-2. 7 мая 1944 г. боевые действия 2-й ГНБАД обеспечили занятие советскими войсками колхоза Большевик и высоты Кая-Баш<sup>4</sup>.

На следующую ночь, с 7 на 8 мая, экипажи дивизии действовали в районах Мекензиевы горы, п. Джаншиев, высота Горная, поселок 6-я верста, совхоз №10, водохранилище, бывший монастырь Георгиевский. Действия дивизии способствовали наступлению войск на с. Бартеневку и с. Гайтани. В дальнейшем, в ночь с 8 на 9 мая, дивизия с максимальным напряжением наносила бомбардировочные удары по сосредоточению техники и живой силы противника. Благодаря взаимодействию офицеров штаба 2-й ГНБАД со штабами сухопутных частей во время Севастопольской операции не отмечено ни одного бомбового удара по советским войскам на переднем крае<sup>5</sup>.

Выполняя задачи блокирования вражеских аэродромов только за одну ночь, с 8 на 9 мая, 19 самолетов из 60-го ГНБАП выполнили 106 вылетов

---

<sup>1</sup>Скоробогатов С.Б. Выполнение боевых задач 2-й гвардейской ночной бомбардировочной авиационной дивизией // Манускрипт. Тамбов, 2020. Вып. 11. С. 60.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 22037. Оп. 0292932. Д. 0012. Л. 78.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 82.

<sup>4</sup> Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне. М., 1968. С. 272.

<sup>5</sup> Прокофьев Н. Херсонес Последние бои в Крыму // Красная звезда. 1944. 13 мая.

общим налетом 135 часов, при этом было израсходовано 20 415 патронов. На летном поле было сожжено 2 вражеских самолета и 5 пулеметных точек, устроено 2 очага пожаров<sup>1</sup>. Всего силами 2-й ГНБАД на аэродромах вокруг Севастополя было уничтожено 23 вражеских самолета.

Как и ранее, для подавления средств ПВО аэродромов, заблаговременно высылались наиболее подготовленные экипажи. Обеспечивая подсветку цели световыми авиационными бомбами, летчики вскрывали расположение огневых точек противника и наносили по ним бомбовые удары. К моменту подхода основной группы бомбардировщиков значительная часть прожекторов подавлялась, а зенитная артиллерия не вела огонь, боясь быть атакованной. Действия экипажей по подавлению ПВО аэродромов велись в течение всей ночи<sup>2</sup>.

Новой боевой задачей для экипажей 2-й ГНБАД в период боев за Севастополь стала атака плавсредств противника в Севастопольских бухтах и в открытом море на расстоянии 10-15 км от берега. Боевая задача по поиску кораблей и барж решалась методом свободного поиска в заданном районе. В результате Севастопольской операции, с 5 по 11 мая 1944 г., экипажами 2-й ГНБАД было уничтожено и повреждено 2 транспорта, 12 барж и 3 катера, что является успешным результатом ночных действий У-2. После возвращения к утру 12 мая экипажей, боевая работа 2-й ГНБАД в Крыму была окончена<sup>3</sup>.

Боевые потери дивизии в мае 1944 г. составили один самолет, погибли один летчик и два штурмана. В этот период имелись 10 случаев повреждения самолетов от огня ЗА, было ранено 3 летчика и 3 штурмана. В течение майских боев в Крыму экипажи 2-й ГНБАД выполнили 4530 самолетовылетов, на противника было сброшено 26717 бомб общей массой 816454 кг, 7062 ампулы «КС», 166 осветительных и 40 фотобомб<sup>4</sup>.

Таким образом, в ходе проведения Крымской наступательной операции

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 22152. Оп. 0143848с. Д. 0002. Л. 34.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0250-1. Л. 297.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 22152. Оп. 0143848с. Д. 0002. Л. 34.

<sup>4</sup> Крым. Памятники славы и бессмертия. Симферополь, 1980. С. 106.

личный состав 2-й ГНБАД приобрел опыт боев с плавсредствами, вылетов на разведку днем и выполнения групповых бомбовых ударов. Успешным признан опыт по ночной блокировке работы аэродромов противника в районе Севастополя<sup>1</sup>. Хорошая работа ночников У-2 при прорыве Перекопских позиций противника и на протяжении всех боевых действий в Крыму отмечена в боевом отзыве командующего 2-й Гв. А, гвардии генерал-полковника Г.Ф. Захарова. Успешное выполнение боевой задачи ночной бомбардировочной авиации на У-2 отмечено в отзыве от итогах Крымской наступательной операции командующего ОПА, генерал-лейтенанта К.С. Мельника<sup>2</sup>. После окончания боев в Крыму, 2-я ГНБАД находилась в составе Резерва Ставки ВГК, а с 14 мая, находившиеся в оперативном подчинении 46-й ГНБАП и 889-й НБАП, выбыли в Белоруссию.

Итогом боевых действий для 2-й ГНБАД в Крымской наступательной операции, стало награждение дивизии в апреле 1944 г. орденом Красного Знамени<sup>3</sup>, а 77-му ГНБАП в мае 1944 г. присвоено почетное наименование «Севастопольский». Большая часть личного состава дивизии была отмечена орденами и медалями.

Бомбардировочные действия 8-й ВА в дневное время были возложены на экипажи из 6-й ГБАД. В состав дивизии входили три бомбардировочных полка: 10-й, 134-й и 135-й ГБАП. Боевой состав 10-го ГБАП к началу Крымской наступательной операции был представлен 36 летчиками, из них 26 боеготовых и 32 самолетами из которых 2 были неисправными.

Боевые действия 10-го ГБАП в Крымской наступательной операции можно разделить на четыре периода:

– 1 период – сутки до начала наступления и первый день наступления. В это время 10-й ГБАП ночными бомбардировочными действиями уничтожал материальную часть самолетов противника на его аэродромах Веселое и

---

<sup>1</sup> Соболев Л. Ночь под Севастополем // Сталинское знамя. 1944. 30 апреля.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196. Л. 333.

<sup>3</sup> Скоробогатов С.Б. Выполнение боевых задач 2-й гвардейской ночной бомбардировочной авиационной дивизией // Манускрипт. Тамбов. 2020. Вып. 11. С. 60.

Сарабуз;

– 2 период – 9-10 апреля, время прорыва 5-й Гв А и 51-й А линий обороны противника на севере Крыма. Полк вел дневные и ночные действия. Разведку центральной и западной частей Крымского полуострова, блокировал работу аэродромов Сарабуз, Саки, м. Херсонес. Уничтожал ж.д. транспорт на ст. Джанкой;

– 3 период – с 10 по 16 апреля – период выхода советских армий на оперативный простор и преследование противника до Севастополя. Дневными бомбардировочными действиями полк уничтожал артиллерийские позиции и опорные пункты обороны;

– 4 период – с 17 по 27 апреля – преодоление вражеской обороны в районе г. Севастополя. Полк вел боевые действия и днем, и ночью. Уничтожал плавсредства и аэродромы противника в районе Севастополя<sup>1</sup>.

Всего за период Крымской наступательной операции 10-й ГБАП потерял 2 экипажа и 4 самолета (3 А-20-Б, 1 А-20-Ж). Все потери произошли в 4-м периоде боевых действий полка.

Во время Крымской наступательной операции 134-й ГБАП с 8 по 27 апреля 1944 г. провел 120 самолетовылетов, из них половина приходится на действия в районе Севастополя. Его потери составили 3 экипажа и 5 самолетов<sup>2</sup>.

Основной боевой задачей 135-го ГБАП в начале операции являлось нанесение массированных бомбардировочных ударов по артиллерийским, минометным позициям и живой силе противника в направлении прорыва обороны на Сиваше в районе Каранки-Томашевка. С развитием наступления было намечено перенесение бомбардировочных ударов по аэродромам Сарабуз, мыс Херсонес, артиллерийским и минометным позициям на подступах к Севастополю, а также плавсредствам в порту.

За апрель 1944 г. 135-й ГБАП всего произвел 142 самолетовылета: 11

---

<sup>1</sup> Ефремов В. С. Эскадрилья летят за горизонт. М., 1984. С. 134.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20034. Оп. 0000001. Д. 0030. Л. 246.

групповых, из них 7 – на атаку артиллерийских и минометных позиций, живой силы и техники врага, 3 на атаку аэродромов и 1 вылет на атаку плавсредств противника в Северной бухте порта Севастополь. Общее количество сброшенных бомб составило 757 шт. Средняя боевая загрузка на самолет составляла 736 кг. Воздушное противодействие противник оказал лишь на подступах к Севастополю. От вражеских истребителей 135-й ГБАП потерял 3 самолета и 1 экипаж, от зенитного огня 2 самолета и 1 экипаж.

В мае 1944 г. 135-й ГБАП произвел 209 самолетовылетов, из них 15 групповых, на противника сброшено 708 бомб. Среди наибольших достижений полка стало уничтожение транспортного корабля в боевом вылете 11 мая 1944 г. Один самолет Пе-2 был сбит истребителями противника, второй – зенитной артиллерией. Оба экипажа остались живы.

Приказами Верховного Главного Командования № 107 и № 111 за освобождение городов Евпатория и Севастополь 135-му ГБАП были объявлены благодарности. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1944 г. 135-й гвардейский Таганрогский бомбардировочный авиационный полк награжден орденом Красного Знамени, а командир полка, гвардии подполковник Д.Д. Валентик, в апреле 1944 г. награжден орденом Отечественной войны I степени. За успешные боевые действия в Крыму, выполнение боевых заданий командования, способствовавших освобождению войсками 51-й А города Симферополя 6-я ГБАД Указом Президиума ВС СССР от 24 апреля 1944 г. была награждена орденом Красного Знамени.

После неудачной попытки передовых частей 4-го Украинского фронта и ОПА с ходу освободить Севастополь Ставка ВГК провела реорганизацию и упорядочение боевых частей, действовавших в Крыму<sup>1</sup>. Количественный и качественный состав 8-й ВА к моменту штурма Севастополя представлен в табл. 34<sup>2</sup>.

С учетом всех самолетов, поступивших из 4-й ВА в оперативное

---

<sup>1</sup> Басов А.В. Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945. М., 1987. С. 272.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196. Л. 143.

подчинение 8-й ВА, ее состав составил 1023 самолета боевой и вспомогательной авиации. Превосходство советской авиации над противником в районе Севастополя стало более чем 10-кратным<sup>1</sup>.

Наряду с позиционными боевыми действиями на подступах к городу началась подготовка войск 4-го Украинского фронта к генеральному штурму Севастопольского оборонительного района. Железнодорожный мост через Чонгарский пролив на Сиваше вступил в эксплуатацию 20 апреля 1944 г. и было восстановлено ж.д. сообщение до Джанкоя. На 70 км сократилась длина пути автотранспортных колонн с грузами для войск у Севастополя. Подразделения 8-й ВА, базировавшиеся на крымских аэродромах, занимались ремонтами и вводом в строй материальной части. Регулярно выполнялись полеты на разведку. Так, экипаж командира эскадрильи 8-го ОРАП, капитана В.Д. Балашова, сфотографировал весь оборонительный рубеж 17-й немецкой армии в районе г. Севастополь.

Поддерживая наступление 2-й Гв. А, 51-й А и подразделений ОПА, части 8-й ВА произвели в ночь на 9 мая и днем рекордное за Севастопольскую операцию количество вылетов – 2160, из них 710 ночью и 1450 в светлое время суток<sup>2</sup>.

Из этого количества самолетовылетов 1068 было произведено для нанесения ударов по позициям противника, по аэродромам отработало 298 машин, еще 10 – по плавсредствам противника. На сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков истребители 8-й ВА выполнили 570, прикрытие своих войск – 78, разведку – 67 и «свободную охоту» – 69 вылетов<sup>3</sup>.

К вечеру 9 мая 1944 г. город и морская крепость Севастополь были освобождены советскими войсками. Остатки немецких войск отступили в район мыса Херсонес, где 12 мая оставшиеся на полуострове солдаты вермахта

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0195. Л. 143.

<sup>2</sup> Севастопольская эпопея 1941–1944 в официальных документах: сводки, приказы, распоряжения, донесения, публикации. Севастополь, 2004. С. 289.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0172. Л. 9.

попали в плен или были уничтожены<sup>1</sup>.

Таким образом, о роли 8-й ВА в Крымской наступательной операции свидетельствуют результаты боевой работы (см. табл. 35)<sup>2</sup>.

Весомый вклад в освобождение Крыма внесли вспомогательные подразделения 8-й ВА. 100-й ОКРАП обеспечил наведение и корректировку артиллерийского огня при прорыве обороны противника в районе Севастополя. Самолеты полка действовали в непосредственной близости к переднему краю противника под огнем ЗА. За отличные действия в боях за освобождение Крыма и Севастополя 100-й ОКРАП в мае 1944 г. был удостоен почетного наименования «Севастопольский». Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 мая 1944 г. 383-я ОАЭС была среди подразделений, отличившихся в боях за Крым и удостоенных Ордена Красной Звезды.

Таким образом, с выходом советских войск на подступы к Севастополю степень боевого напряжения только возрастала и достигла своей кульминации в дни штурма города. Отметим, что на долю ночной авиации приходилось более 42% всех вылетов. Это позволяет сделать вывод, что противник круглосуточно подвергался массированному воздействию советской авиации.

В период Крымской наступательной операции воины 8-й ВА уничтожили 495 самолетов противника в воздушных боях и на аэродромах. Это составляет 943 уничтоженных вражеских самолетов вместе с 209 самолетами, уничтоженными огнем ЗА и 249 самолетами захваченными советскими войсками как трофеи<sup>3</sup>.

Массовый героизм советских воинов, проявленный при ликвидации сопротивления гитлеровцев в Крыму, был достойно отмечен. Многие части и подразделения 8-й ВА получили почетные наименования, а героизм летчиков оценен в награждении лучших из них. Так, в Крымской наступательной

---

<sup>1</sup> Верт А. Россия в войне 1941—1945. М., 2001. С. 519.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0213. Л. 2.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0049. Л. 267.



операции принимали участие восемь представителей истребительной авиации 8-й ВА, являвшиеся уже или ставшие впоследствии дважды Героями Советского Союза<sup>1</sup>, четыре из 9-го ИАП – А.В. Алелюхин, С. Амет-Хан, П.Я. Головачев, В.Д. Лавриненков, три из 16-го ГИАП – А.Ф. Клубов, А.И. Покрышкин и Г.А. Речкалов и командующий 3-го ИАК Е.Я. Савицкий<sup>2</sup>.

В штурмовой авиации 8-й ВА служили семь летчиков, ставшие дважды Героями Советского Союза: Л.И. Беда, А.Я. Брандыс, А.К. Недбайло, Н.И. Семейко в 75-м ГШАП, а И.А. Воробьев, М.Г. Гареев и М.Т. Степанищев в 76-м ГШАП, 1-й ГШАД<sup>3</sup>. В бомбардировочной авиации 8-й ВА служил летчик, ставший за годы войны дважды Героем Советского Союза – В.С. Ефремов из 10-го ГБАП, 6-й ГБАД<sup>4</sup>.

Кроме того, за организацию работы по обобщению, изучению и распространению боевого опыта 8-й ВА в мае 1944 г. орденом Отечественной войны I степени награжден начальник отделения 8-й ВА по изучению опыта войны, полковник И.Е. Еськов. Командующий 8-й воздушной армии генерал-лейтенант авиации Т.Т. Хрюкин за успешное проведение Крымской наступательной операции и разгром противника в Севастополе был награжден орденом Суворова I степени.

После окончания боевых действий в Крыму части 4-го Украинского фронта согласно директиве № 302004 от 16 мая 1944 г., отправлялись на другие участки советско-германского фронта или выводились в резерв Ставки ВГК<sup>5</sup>:

– в состав 1-й ВА 3-го Белорусского фронта отправлялась 6-я ГБАД и 3-й ИАК в составе 265-й и 278-й ИАД;

– в состав 4 ВА 2-го Белорусского фронта – 230-я ШАД, 229-я ИАД;

---

<sup>1</sup> Симонов А.А. Боевые летчики — дважды и трижды Герои Советского Союза. М., 2017. С. 6.

<sup>2</sup> Информация о награждениях. URL: <http://podvignaroda.mil.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>3</sup> Королев В.О. Гвардейцы первой штурмовой. М., 1980. С. 68.

<sup>4</sup> Сто сталинских соколов. В боях за Родину. М., 2005. С. 410.

<sup>5</sup> Василевский А. Освобождение Крыма // Военно-исторический журнал. 1971. № 6. С. 72.

– в резерв Ставки – 7-й ШАД в составе 206-й и 239-й ШАД, 329-я ИАД, 132-я БАД, 2-я ГНБАД, 6-я ГИАД, 1-я ГШАД. Временно на территории Крыма оставалось управление 8-й ВА<sup>1</sup>.

Таким образом, боевые действия 8-й воздушной армии в полосе наступления 4-го Украинского фронта оказали значительное влияние на темпы наступления и результаты Крымской наступательной операции.

Штурмовая, бомбардировочная, истребительная и разведывательная авиации 8-й воздушной армии поддерживали действия 51-й армии и 19-го танкового корпуса, наступавших с плацдарма на южном берегу Сиваша. Во время Крымской наступательной операции 8-я воздушная армия взаимодействовала с Военно-воздушными силами Черноморского флота. После освобождения большей части Крыма и сосредоточения всех частей вокруг Севастополя, Ставка ВГК провела реорганизацию и упорядочение боевых частей, действовавших в Крыму. Своим решением она не только подчинила Отдельную Приморскую армию 4-му Украинскому фронту, но и передала часть сил 4-й воздушной армии в 8-ю. При штурме Севастополя 8-я воздушная армия также поддерживала наступление 2-й Гвардейской и Приморской армий.

В условиях стремительного авиационного наступления в Крыму наблюдались перебои с доставкой боеприпасов и горюче-смазочных материалов на передовые аэродромы. Несмотря на случаи неудовлетворительного воздушного прикрытия и сопровождения со стороны истребительных полков, повлекших потери бомбардировщиков и штурмовиков от зенитной артиллерии и вражеских истребителей, в целом со всеми боевыми задачами 8-я воздушная армия справилась успешно.

Оценкой результатов боевых действий авиации 8-й воздушной армии в Крымской наступательной операции стало награждение дивизий и полков армии орденами Красного Знамени и орденом Суворова II степени. Вместе с

---

<sup>1</sup> Крым, 1944: документы и материалы. Феодосия, 2017. С. 218.

тем, несколько подразделений получили почетные наименования «Севастопольских». Личный состав 8-й воздушной армии неоднократно был отмечен в приказах и благодарностях командования.

### **3.2. Боевые действия 4-й воздушной армии во время наступления Отдельной Приморской армии**

Согласно плана наступления войск ОПА в Крымской освободительной операции начало атак по прорыву вражеской обороны намечалось на 11 апреля 1944 г. Однако, активные боевые действия авиации 4-й ВА на Керченском полуострове в ходе начавшейся Крымской освободительной операции начались раньше, с вечера 10 апреля 1944 г. Это прежде всего связано с тем, что авиаразведкой 4-й ВА вскрыты эвакуационные действия германских войск в районе Керчи. Утром 10 апреля 1944 г. отмечено оживленное перемещение в западном направлении групп автомашин и обозов из районов Булганак, Катерлез и Керчи. Войска противника уничтожали материальное имущество своих частей, выводили из строя взлетно-посадочную полосу на аэродроме Багерovo<sup>1</sup>.

Командованию ОПА стало ясно, что немецко-румынские войска начали скрытный отвод своих частей с занимаемых позиций, а интенсивный артиллерийский огонь из всех видов тяжелого оружия по расположению советских войск был связан со стремлением противника израсходовать запасы боеприпасов для облегчения своего отступления.

К этому моменту боевой состав частей 4-й ВА размещался на аэродромах Таманского полуострова и Краснодарского края. Количественный состав боеготовых самолетов и экипажей частей 4-й ВА отражен в табл. 36<sup>2</sup>.

10 апреля 1944 г. в 22 часа вслед за отступающим противником выдвинулись подвижные отряды трех стрелковых корпусов ОПА. Противник

---

<sup>1</sup> Исаев А.В. Битва за Крым 1941–1944 гг. М., 2017. С. 822.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0143. Л. 23.

понял, что его план по скрытному отступлению раскрыт и его аррьергарды начали оказывать упорное сопротивление. 11 апреля, в 2 часа ночи, в бой вступили основные силы ОПА. К утру, после прорыва трех линий обороны, был освобожден опорный пункт вражеской обороны – Булганак и войска обошли г. Керчь с севера. К 6 часам утра 11 апреля 1944 г. части ОПА заняли гору Митридат и полностью овладели городом и портом Керчь<sup>1</sup>.

Задачей проведения разведки в 4-й ВА занимался 366-й ОРАП. В период проведения Крымской наступательной операции полк базировался в станице Славянская Краснодарского края.

За несколько дней до перехода Красной армии в наступление, экипажами 366-го ОРАП были полностью сфотографированы рубежи обороны немцев на Керченском полуострове на глубину до 20 км<sup>2</sup>. Перед началом Крымской операции звено лейтенанта С.В. Яцковского вскрыло оборону противника в районе Керчи, Ак-Маная, мыса Такыл и мыса Казантип, выявило базирование его авиации, что способствовало скорому освобождению города Керчь. Боевой состав 366-го ОРАП во время операции представлен в табл. 37<sup>3</sup>.

Авиационная разведка обороны противника в Крыму проводилась по нескольку раз в сутки<sup>4</sup>. Днем 9 апреля 1944 г. при выполнении дальней разведки над поселком Курман-Кимельчи был перехвачен и сбит Пе-2 из 366-й ОРАП. Летчик, младший лейтенант В.И. Несветаев, с ожогами попал в плен, а члены его экипажа И.И. Сопельченко и Н.Н. Силла погибли в воздушном бою<sup>5</sup>.

Во второй половине апреля 1944 г. из-за плохих метеоусловий разведчики вели боевые действия ограниченно. 15 апреля два Пе-2 вели разведку южного побережья Крымского полуострова, 18 апреля 3 Пе-2 в районах г. Севастополь и мыс. Херсонес, а 19 апреля 1 Пе-2 фотографировал район 6-я верста и высота

---

<sup>1</sup> Мощанский И.Б. Трудности освобождения. М., 2009. С. 68.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0143. Л. 29.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0264. Л. 15.

<sup>4</sup> Павлов Г.Р. Однополчане. М., 1985. С. 116.

<sup>5</sup> Липферт Г. Дневник гауптмана люфтваффе. 52-я истребительная эскадра. М., 2008. С. 148.

80,0. Больше в Крыму 164-й ОГРАП боевых действий не вел, а с 25 апреля 1944 г. начал перебазирование на участок 2-го Белорусского фронта в район г. Рославль.

За отличия в боях при освобождении г. Керчь 11 апреля и г. Феодосия 13 апреля 1944 г. 366-й ОРАП получил благодарности ВГК. За успешное выполнение боевых задач командования, 11 апреля 1944 г. полк получил почетное наименование «Керченский», а 14 апреля стал гвардейским, 164-м ОГРАП. В составе полка в освобождении Крыма участвовали три Героя Советского Союза: А.П. Бардеев, А.А. Руденко, Н.Ф. Смирнов. Еще двум летчикам полка звание Героя Советского Союза было присвоено после освобождения Крыма: В.П. Темнов, С.В. Яцковский<sup>1</sup>.

Перед 4-й ВА командованием ОПА в Крымской освободительной операции ставились следующие боевые задачи:

– подавление артиллерии противника на опорных пунктах Булганак, Тархан, Катерлез, западная и южная части г. Керчь и на склонах горы Митридат, нанесение бомбовых ударов по технике и живой силе противника штабам и командным пунктам;

– обеспечение поддержки продвижению передовых отрядов ОПА, прикрытие боевых порядков и тылов советских войск.

С целью выполнения данных задач ночная бомбардировочная авиация наносила бомбовые удары в течение ночи с 10 на 11 апреля<sup>2</sup>. С утра 11 апреля по приказу генерала армии А.И. Еременко, ОПА начала наступление. Личный состав 4-й ВА совместно с ВВС ЧФ выполнили задачи поддержки передовых отрядов Красной армии<sup>3</sup>.

Главной ударной силой оставались штурмовые соединения. Так, 214-я ШАД к 8 апреля 1944 г. состояла из четырех полков. В составе дивизии находилось 102 самолета, из них 91 исправных и 75 боеготовых экипажей из

---

<sup>1</sup> Бек-Мамедов А. Летно-тактическая конференция разведчиков // Крылья Советов. 1944. 9 марта.

<sup>2</sup> Коротков И.С. Освобождение Крыма. М., 1944. С. 20.

<sup>3</sup> Отдельная Приморская армия в боях за Крым. Симферополь, 1995. С. 63.

91. Количественный и качественный состав 214-й ШАД отражен в табл. 38<sup>1</sup>.

В период Крымской наступательной операции перед 214-й ШАД ставились задачи:

– в первом периоде операции летчикам предстояло атаковать отходящие колонны противника, ж.д. транспорт на перегонах и ж.д. станциях, плавсредства противника в портах и на коммуникациях для недопущения закрепления противника на рубежах обороны;

– во втором – атаковать огневые точки и живую силу противника на опорных пунктах и переднем крае обороны Севастополя<sup>2</sup>.

Во время наступления дивизия взаимодействовала с 11-м ГСК под командованием генерал-майора С.Е. Рождественского из состава ОПА. Для осуществления боевого взаимодействия был организован ВПУ и налажена радио связь как со штабом 214-й ШАД, так и с ведущими групп в воздухе. Днем 11 апреля 1944 г. самолеты 214-й ШАД совершили 194 самолетовылета, в которых штурмовали автоколонны, железнодорожные эшелоны и скопления пехоты на дорогах Керченского полуострова<sup>3</sup>.

За 35 дней Крымской наступательной операции штурман 214-й ШАД майор Н.А. Юхотников произвел 21 успешный боевой вылет. В условиях горной местности Крыма самолеты под его руководством летали на предельный радиус действия. Результатом оценки его боевой работы в боях за Крым стало его награждение 22 мая 1944 г. орденом Красного Знамени<sup>4</sup>. Во время боевого вылета на Ил-2 в боях за Севастополь с 1943 г. был ранен и скончался в госпитале, заместитель командира 214-й ШАД, генерал-майор авиации И.П. Вилин<sup>5</sup>.

В первый день наступления войск ОПА четыре группы штурмовиков 190-й ШАП, возглавляемые командиром полка И.П. Бахиным, нанесли удар по

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20206. Оп. 0000001. Д. 0086. Л. 2.

<sup>2</sup> Великая Отечественная война. 1941—1945. Т. 1: Роль Крыма в войне. М., 2014. С. 241.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20202. Оп. 0000001. Д. 0027. Л. 56.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 1852. Л. 120.

<sup>5</sup> Памятники и памятные места в Республике Крым. Симферополь, 2015. С. 392.

трем эшелонам на перегоне Салын-Ташлыяр на Керченском полуострове. В дальнейшем группы штурмовиков действовали в горных условиях южного Крыма, уничтожая колонны противника, отступающие к Севастополю. Итогами боевой деятельности полка в составе 4-й ВА за Крым в период с 1 ноября 1943 г. по 17 апреля 1944 г. стали следующие показатели: 653 самолетовылета, в 12 воздушных боях уничтожено 5 самолетов противника. Свои потери в Крыму составили 6 самолетов. Два летчика 190-го ШАП, И.П. Бахтин и И.Г. Воробьев, стали Героями Советского Союза. Командование 4-й ВА в мае 1944 г. подавало представление 190-го ШАП к присвоению почетного наименования «Севастопольский», но представление не было реализовано<sup>1</sup>.

Летчики 502-го ШАП в боевых действиях на Керченском полуострове использовали методы свободной охоты. Цели для штурмовки выбирались по данным авиаразведки или самостоятельно во время вылета<sup>2</sup>. До 15 апреля 502-й ШАП находился в оперативном подчинении 229-й ИАД и наносил штурмовые удары в районах Карасубазар, Севастополь. 14 апреля 1944 г. две пары штурмовиков из 622-го ШАП атаковали плавсредства противника в порту г. Ялта и на коммуникациях в районе Ялта-Гурзуф<sup>3</sup>. В мае 1944 г. Приказом ВГК за боевые отличия при освобождении Севастополя 622-му ШАП присвоено почетное наименование «Севастопольский».

С 12 по 15 апреля, в период отхода противника по Приморской дороге, истребители 805-го ИАП штурмовали колонны противника в горных условиях и создавали заторы и пробки на дорогах. Если позволял радиус действия и запас топлива, истребители ЛаГГ-3 из 805-го ИАП принимали участие в атаке на цели совместно с группами штурмовиков 214-й ШАД<sup>4</sup>. Всего с 1 ноября

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 149.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20202. Оп. 0000001. Д. 0027. Л. 71.

<sup>3</sup> Скоморохов Н.М. Тактика в боевых примерах. М., 1985. С. 98.

<sup>4</sup> Скоробогатов С.Б. Действия штурмовой авиации в операции по освобождению Крыма // Наука. Общество. Оборона. 2020. № 8 (1). URL: <https://www.noo-journal.ru/nauka-obshestvo-oborona/2020-1-22/article-0224/> (дата обращения: 12.08.2021).

1943 г. по 17 апреля 1944 г. летчики 805-го ИАП выполнили 1727 самолетовылетов. В 50 воздушных боях уничтожено 28 самолетов противника, еще 9 самолетов летчики 805-го ИАП уничтожили в мае 1944 г. Свои потери составили 12 самолетов. Штурмовыми действиями полка было уничтожено 22 автомашины, 44 подводы, 1 катер, подавлен огонь 29 батарей ЗА и МЗА. Командованием 4-й ВА в мае 1944 г. было подготовлено представление полка к присвоению почетного наименования «Севастопольский», но представление не было реализовано<sup>1</sup>. Однако в апреле 1944 г. за отличия в боях за освобождение г. Керчь 214-й ШАД было присвоено почетное наименование «Керченская».

Второй штурмовой дивизией 4-й ВА в Крымской наступательной операции была 230-я ШАД. Ее количественный и качественный состав к началу операции и во время штурма Севастополя представлен в табл. 39<sup>2</sup>.

В период Крымской наступательной операции весной 1944 г. штурман эскадрильи 7-го ГШАП, гвардии старший лейтенант И.А. Мальцев, 12 раз вылетал ведущим групп штурмовиков, которые уничтожили паровоз, 6 вагонов, 10 повозок с грузами. 12 апреля 1944 г. на втором заходе в атаку его самолет был подбит, но летчик совершил вынужденную посадку у Ак-Монайских позиций южнее Арабатской стрелки. Согласно наградному листу, экипаж вышел к своим войскам, по пути пленив семь румынских солдат. Во время штурма Севастополя 8 мая 1944 г. И.А. Мальцев был ведущим группы Ил-2, уничтожившей две полевые и две батареи зенитной артиллерии, около 20 солдат противника. За эти вылеты летчик был награжден орденом Красного Знамени<sup>3</sup>.

По результатам боев в Крыму 7-му ГШАП было присвоено почетное наименование «Севастопольский», а 43-му ГШАП – «Феодосийский»<sup>4</sup>.

В конце апреля 1944 г. к боевым действиям в составе 230-й ШАД

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 148.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20215. Оп. 0000001. Д. 0029. Л. 32.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 3419. Л. 42.

<sup>4</sup> Емельяненко В.Б. В военном воздухе суровом. М., 1985. С. 392.



подключился 103-й ШАП. Активную боевую работу в районе Севастополя полк вел с аэродрома Чонграв, располагавшегося севернее Симферополя. Группа ИЛ-2 из 103-го ШАП во главе с ведущим – командиром эскадрильи капитаном Г.П. Коваленко 5 мая 1944 г. произвела два захода и подавила огневые средства врага, чем способствовала успеху наступления 2-й Гв. А в районе Мекензиевых гор. Пять летчиков из 103-м ШАП за бои в Крыму стали Героями Советского Союза: К.Ф. Белоконь, Г.П. Коваленко, В.Б. Корсунский, И.Ф. Харлан, И.И. Шаталин<sup>1</sup>.

В 210-м ШАП особо отличились майор И.И. Панин и лейтенант М.Н. Ткаченко, которые за бои во время освобождения Крыма были награждены званием Героя Советского Союза. За боевые заслуги во время освобождение Севастополя Н.С. Есауленко удостоен звания Героя Советского Союза. По итогам Крымской наступательной операции, 210-й ШАП получил почетное наименование «Севастопольский»<sup>2</sup>.

В ходе авиационного наступления 4-й ВА летчики-истребители из 863-го и 979-го ИАП выполняли задачи по сопровождению и прикрытию штурмовиков 230-й ШАД. Тактика таких действий не позволяла отдаляться от штурмовиков и ввязываться в активные воздушные бои. Но в связи с отсутствием противодействия со стороны истребителей противника, летчики полка часто участвовали в штурмовке вражеских колон. Так, 11 апреля 1944 г. группа из 12 ЛаГГ-3 атаковала совместно с штурмовиками 230-й ШАД большое скопление живой силы и автомашин противника в районе Ташлыяр. 13 апреля 1944 г. 12 самолетов ЛаГГ-3 из 43-го ГШАП, возглавляемые майором А.О. Хвостовым нанесла штурмовой удар по колонне из 300 вражеских автомашин и подвод в районе Судака<sup>3</sup>.

Всего за период с 1 ноября 1943 г. по 17 апреля 1944 г. 979-й ИАП выполнил 1012 самолетовылетов, в результате которых было уничтожено 16

---

<sup>1</sup> Белоконь К.Ф. В пылающем небе. Харьков, 1983. С. 204, 218.

<sup>2</sup> Освобождение городов: Справочник по освобождению городов. М., 1985. С. 215.

<sup>3</sup> Литвин Г.А. Высоты огневой юности. М., 1990. С. 103.

вражеских самолетов. Свои потери составили 9 самолетов. Командование 4-й ВА в мае 1944 г. подавало представление 979-го ИАП к присвоению почетного наименования «Севастопольский», но представление не было реализовано<sup>1</sup>. Однако, по результатам боевых действий при освобождении Крыма 230-я ШАД, как одна из наиболее отличившихся частей 4-й ВА, была награждена орденом Красного Знамени.

На протяжении всего периода преследования противника от Керчи до Севастополя советская авиация имела абсолютное господство в воздухе. Одиночные и парные вылеты немецких истребителей ничего не могли изменить в темпах продвижения войск ОПА<sup>2</sup>.

Состав и базирование 229-й ИАД к началу наступления в Крыму отражены в табл. 40<sup>3</sup>.

С 12 апреля 1944 г. на аэродромы Керченского полуострова перебазировались части 229-й ИАД, 230-й ШАД и часть 366-го ОРАП<sup>4</sup>.

Летчики четырех полков 229-й ИАД в период операции по освобождению Крыма выполняли боевые задачи по нанесению ударов по вражеским войскам, прикрытию действий штурмовой авиации, проведению авиаразведки. Все части 229-й ИАД были обеспечены топливом на 3-4 дня боевой работы.

В течение 11 апреля 1944 г. самолеты 42-го ГИАП произвели 28 самолетовывлетов на штурмовку отходящих колон противника, 16 – на сопровождение самолетов 230-й ШАД. На следующий день 11 самолетов полка вместе со штабом перебазировались в Крым на аэродром Багерovo. На протяжении двух дней, 13 и 14 апреля 1944 г., 42-й ГИАП вел боевую работу с аэродрома Багерovo, сопровождая штурмовики 502-го ШАП из 214-й ШАД в районы Салы, Карасубазар, Севастополь. 15-18 апреля полк перебазировался на запад, на аэродром Ленинск, а 16 апреля было произведено только 2 боевых

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 155.

<sup>2</sup> Бухнер А. Восточный фронт. М., 2013. С. 122.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20214. Оп. 0000001. Д. 0020. Л. 32.

<sup>4</sup> Павлов Г.Р. Однополчане. М., 1985. С. 109.

самолетовылета на разведку<sup>1</sup>.

Боевая работа 42-го ГИАП продолжилась с 19 апреля. С аэродрома в Крыму было произведено 8 самолетовылетов Як-1 для расчистки воздуха в районе Севастополя<sup>2</sup>. Начиная с 21 апреля 1944 г. экипажи проводили разведку акватории Севастополя на предмет погрузки войск на плавсредства, осуществляли прикрытие советских сухопутных частей. С 23 апреля 1944 г. полк боевой работы не вел, но 4 самолета находились в боевой готовности и осуществляли ПВО аэроузла. В боях за освобождение Крыма отличились летчики уже являвшиеся или ставшие в последствии Героями Советского Союза: И.М. Горбунов, В.В. Исаев, Ф.З. Калугин, А.Т. Канкошев, М.И. Косса, Г.Р. Павлов, Н.П. Печеный<sup>3</sup>.

88-й ИАП в ходе Крымской наступательной операции, получил гвардейское звание и стал 159-м ГИАП. С 15 апреля 159-й ГИАП базировался на аэродроме Карагоз на территории совхоза Китай (современное село Первомайское, Кировский район). С 21 апреля 1944 г. 159-й ГИАП принял 12 летчиков вместе с самолетами ЛаГГ-3 из 790-го ИАП.

За период с 1 ноября 1943 г. по 17 апреля 1944 г. летчиками 249-го ИАП произведено 1816 самолетовылетов, сбито 47 самолетов противника. Потери полка составили 33 самолета. Еще один полк – 249-й ИАП был преобразован приказом НКО СССР № 55 от 14.04.44 г. в 163-й ГИАП, а в мае 1944 г. ему было присвоено почетное наименование Феодосийский<sup>4</sup>.

Экипажи 790-го ИАП в апреле 1944 г. занимались сопровождением бомбардировщиков У-2 из 46-го ГНБАП. Истребители прикрывали от налетов аэродром Карловка под Симферополем, на котором базировался женский полк легких ночных бомбардировщиков<sup>5</sup>. После завершения боев в Крыму 790-й

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20214. Оп. 0000001. Д. 0020. Л. 48.

<sup>2</sup> Исаев В.В. За чистое небо. Харьков, 1975. С. 200.

<sup>3</sup> Быков М.Ю. Советские асы 1941—1945. Победы сталинских соколов. М., 2008. С. 312, 485.

<sup>4</sup> Акулов М. Р. Керчь – город-герой. М., 1980. С. 82.

<sup>5</sup> Маслов М.А. Прославленный По-2. М., 2016. С. 104.

ИАП вышел из подчинения 229-й ИАД и 12 мая 1944 г. в полном составе убыл в распоряжение Харьковского военного округа<sup>1</sup>.

Во время преследования отходящих частей противника, летчики дивизии производили многочисленные заходы на цель, создавали пробки и заторы на дорогах дезорганизовывали отход частей противника<sup>2</sup>. С 1 по 4 мая части 229-й ИАД боевой работы не вели, занимались подготовкой предстоящего наступления на Севастополь. С 5 мая 1944 г. основной боевой задачей дивизии стало сопровождение групп Ил-2 из 206-й, 214-й и 286-й ШАД на штурмовку целей в районах Бартеньевка, Мекензиевы горы.

С 18 апреля 1944 г. 229-я ИАД 4-й ВА была введена в состав войск 4-го Украинского фронта в оперативное подчинение 8-й ВА, а с 13 мая 1944 г. была передана в состав войск 2-го Белорусского фронта<sup>3</sup>. Состав и базирование 229-й ИАД к началу штурма Севастополя отражены в табл. 41<sup>4</sup>.

Командованием 4-й ВА в мае 1944 г. 229-й ИАД была представлена к присвоению почетного наименования «Севастопольская», но представление реализовано не было<sup>5</sup>.

Второй истребительной дивизией 4-й ВА принимавшей участие в Крымской наступательной операции была 329-я ИАД. Состав и базирование 329-й ИАД к началу наступления в Крыму отражены в табл. 42<sup>6</sup>.

Основной боевой задачей, стоявшей перед тремя полками 329-й ИАД в Крымской наступательной операции, являлось сопровождение и расчистка воздуха в районе цели для штурмовиков из 214-й ШАД.

С первого дня наступательной операции на Керченском полуострове действия советской авиации помешали противнику произвести разрушения железнодорожных путей и мостов. Во время разведывательного полета

---

<sup>1</sup> Голубева-Терес О.Т. Ночные рейды советских летчиц. М., 2009. С. 180.

<sup>2</sup> Бодрихин Н.Г. Советские асы: Очерки о советских летчиках. М., 1998. С. 132.

<sup>3</sup> Анохин В.А. Все истребительные авиаполки Сталина. М., 2014. С. 175.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20214. Оп. 0000001. Д. 0020. Л. 53.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 152.

<sup>6</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0234. Л. 16 об.

самолетов 229-й ИАД 11 апреля 1944 г. был обнаружен немецкий состав с прицепленным путеразрушителем типа «Скорпион». Для уничтожения вражеского состава, две пары истребителей «охотников» 66-го ИАП, ведущие – лейтенанты Д.А. Кондаков и А.С. Глоба пушечно-пулеметным огнем атаковали и остановили эшелон. Поскольку дальнейшее его использование было невозможным, он был взорван отступающими немецкими войсками. Тем самым была спасена железная дорога Керчь-Владиславовка-Джанкой. Во время этого вылета, летчики П-39 штурмовали встреченные колонны пехоты, автомашины и повозки на дорогах Ак-Монай – Владиславовка и Владиславовка – Ислам-Терек (современное пгт. Кировское)<sup>1</sup>.

После освобождения Керченского полуострова истребители 57-го ГИАП сопровождали бомбардировщики Бостон Б-3 из 132-й НБАД на боевые задания в районе Семидворье-Гурзуф. В период преследования противника советскими войсками на дорогах Крымского полуострова истребители 57-го ГИАП взаимодействовали с экипажами ЛаГГ-3 из 229-й ИАД. Как правило в таких вылетах они выполняли роль прикрытия самолетов, работавших по наземным целям, выполняли фото контроль результатов атаки.

С 15 апреля 1944 г. 57-й ГИАП в составе 25 самолетов базировался в Крыму на аэродроме Семисотка<sup>2</sup>. В задачи истребителей, кроме прикрытия действий Ил-2, теперь входили разведка плавсредств и мест базирования вражеской авиации в районе Севастополя и м. Херсонес. Как правило на это задание выделялась пара П-39, выполнявшая один вылет в день. Для отражения возможного налета самолетов противника на свои войска в районе боев у н.п. Карань, совхоз №10 и Шули на аэродроме дежурило до 6 истребителей. На 23 апреля 1944 г. на аэродроме Семисотка располагались 23 ЛаГГ-3 57-го ГИАП.

За период боев над Керченским проливом и при штурме Севастополя с 1 ноября 1943 г. по 17 апреля 1944 г. летчиками 57-го ГИАП произведено

---

<sup>1</sup> Вершинин К.А. Четвертая воздушная. М., 1975. С. 318.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20290. Оп. 0000001. Д. 0023. Л. 94.

2147 самолетовылетов, сбито 49 самолетов противника. Свои потери составили 11 машин<sup>1</sup>. В период с 7 по 12 мая.1944 полк был переформирован по штату 015/364 на аэродроме Семисотка в Крыму. Командование 4-й ВА в мае 1944 г. подавало представление 57-го ГИАП к присвоению почетного наименования «Севастопольский», однако представление реализовано не было<sup>2</sup>. Однако, в апреле 1944 г. за отличия в боях за освобождение г. Керчь 329-я ИАД получила почетное наименование «Керченская».

В апреле 1944 г. экипажи 66-го ИАП занимались сопровождением действий бомбардировщиков Бостон Б-3 из 132-й НБАД в районах Ялта—Ливадия. 27 самолетов на аэродроме Запорожская находились в готовности № 2, а технический персонал производил осмотр материальной части. В течение 28 апреля 1944 г. полк перебазировался в Крым на аэродром Семисотка и приступил к выполнению боевых задач по ПВО аэродрома. В воздушных боях за время операции по освобождению Крыма летчиками 66-го ИАП было уничтожено 179 немецких самолетов. С 11 мая 1944 г. полк был выведен в составе дивизии в резерв ВГК.

Во время боев в Крыму в полку сражался Герой Советского Союза П.М. Камозин. В боях за Севастополь летчики эскадрильи П.М. Камозина сбили 64 самолета противника, 19 из которых сбил лично командир эскадрильи. За эти бои 1 июля 1944 г. П.М. Камозину было присвоено второе звание Героя Советского Союза<sup>3</sup>.

12 апреля 1944 г. группа из 6 самолетов П-39 101-го ГИАП осуществляла прикрытие передовых отрядов ОПА в районе Ак-Монойских позиций, после чего посадку совершили на аэродроме Багерово на Керченском полуострове. С 18 апреля по 15 мая полк находился в оперативном подчинении штаба 6-й ГИАД 8-й ВА. В период преследования отходящих войск противника 101-й ГИАП выполнял задачи по прикрытию групп штурмовиков и вел разведку.

---

<sup>1</sup> Великая Отечественная без грифа секретности. Книга потерь. М., 2009. С. 262.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 150.

<sup>3</sup> Реймерс Г.К. «Ахтунг! Внимание! В небе Камозин!». Брянск, 2007. С. 186.

Кроме того, в середине апреля 1944 г. истребители сопровождали бомбардировщики Бостон Б-3 на боевые задания в районы Балаклава—Севастополь. В период боев за Севастополь самолеты участвовали в боях у н.п. Кадыковка и г. Сахарная головка. Командиру 101-го ГИАП Маршалом Советского Союза А.М. Василевским лично была поставлена задача на сопровождение бомбардировщиков Бостон в район Севастополя<sup>1</sup>.

Всего летчики 101-го ГИАП за период с 1 ноября 1943 г. по 17 апреля 1944 г. выполнили 1213 самолетовылетов, в 87 воздушных боях сбили 72 самолета противника. Свои потери составили 6 самолетов. За достижения в боях под Севастополем командир звена 101-го ГИАП старший лейтенант И.Г. Похлебаев был представлен к награждению званием Героя Советского Союза, которое получил в 1945 г. Командование 4-й ВА в мае 1944 г. подало представление полка к присвоению почетного наименования «Севастопольский», но представление реализовано не было<sup>2</sup>.

Бомбардировочная авиация 4-й ВА в период Крымской наступательной операции была сосредоточена в 132-й БАД. Количественный и качественный состав 132-й БАД к началу операции представлен в табл. 43<sup>3</sup>.

С 10 по 12 апреля 1944 г. 63-й БАП подавлял вражескую артиллерию и живую силу противника в районах Булганак, Грязевая Пучина, гора Высокая, гора Куликова, Катерлез, а также наносил удары по эшелонам на станции Багерово, Владиславовка, Салын и на перегоне Багерово—Ташлыяр. Согласно акту обследования эффективности бомбометания, комиссией 132-й БАД установлено, что 12 апреля при бомбардировании станции Владиславовка 63-м БАП было уничтожено до 50 немцев и подрывная команда<sup>4</sup>.

В период с 13 по 15 апреля боевые действия 63-й БАП были перенесены с на запад. Командованием дивизии перед полком были поставлены новые задачи:

---

<sup>1</sup> Василевский А. Освобождение Крыма // Военно-исторический журнал. 1971. № 5. С. 78.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 151.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0053. Л. 172-174.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20034. Оп. 0000001. Д. 0030. Л. 337.

- уничтожение отходящих войск на дорогах Бурундук (Белогорский район)—Карасубазар-Симферополь;
- бомбардировка автотранспорта противника в Зуе, Симферополе;
- блокирование движения по дороге Алушта-Балаклава;
- разведка движения на дорогах и морских коммуникациях до Севастополя.

Положительным боевым опытом 63-го БАП стало применение на четырех самолетах при разведывательных полетах ночных фотокамер «НАФА-13». Это обеспечило получение хороших результатов снимков.

В период боевых действий в районе Севастополя, с 15 по 29 апреля 1944 г. 63-й БАП привлекался для ночных ударов по плавсредствам противника в Севастопольских бухтах: Северная, Южная, Стрелецкая, Казачья и у Херсонесского маяка. Полк участвовал в бомбардировках аэродромов: мыс Херсонес и 6-я верста. Продолжал выполнять ночную разведку движения транспорта и плавсредств в районе Балаклавы и Севастополя. Дважды, в ночь на 26 и 27 апреля, полк производил разведку движения морских транспортов противника от Севастополя в направлении Констанца на глубину до 100-150 км.

Боевой состав 63-го БАП по состоянию на конец апреля 1944 г. представлен в табл. 44<sup>1</sup>. Оперативная группа 63-го БАП в количестве 16 экипажей 20 апреля 1944 г. перебазировалась на аэродром Михайловка (рядом с Джанкоем) и вошла в оперативное подчинение 6-й ГБАД из 8-й ВА. Всего на 30 апреля 1944 г. в Крыму было сосредоточено 23 самолета А-20 различных модификаций, в Краснодарском крае в станице Фонталовская, остались 6 самолетов А-20 (и всего 1 экипаж), а на аэродроме в Краснодаре – еще 3 самолета ДБ-3<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20034. Оп. 0000001. Д. 0030. Л. 335.

<sup>2</sup> Скоробогатов С.Б. Действия авиации 4-й воздушной армии в период подготовки операции по освобождению Крыма // История и современное развитие Причерноморья в контексте формирования патриотизма и укрепления ценностей российской цивилизации. Материалы междунар. науч.-практ. конф. (28-30 окт. 2018 г.). Новороссийск, 2018. С. 254.



С 8 по 10 мая 1944 г. основной задачей полка было блокирование в течение ночи единственного оставшегося в Крыму немецкого аэродрома на мысе Херсонес. Только экипаж Героя Советского Союза, капитана И.Н. Тюленева, в двух налетах на аэродром Херсонес отчитался о двух уничтоженных самолетах на земле<sup>1</sup>. Напряжение по выполнению задачи возрастало с каждой ночью и к 10 мая достигло 60 самолетовылетов за ночь. Но боеспособных самолетов противника к этому времени на летном поле уже не было.

Итогами боевой работы 63-го БАП в апреле 1944 г. стали 326 самолетовылета и 201,32 т сброшенных бомб на противника<sup>2</sup>. В результате бомбардировочных ударов было уничтожено 3 склада с боеприпасами и горючим, 58 автомашин, 4 самолета на земле и 4 прожектора, а также 2 баржи противника. Своими бомбардировочными ударами полк содействовал сухопутным войскам в освобождении Керчи и Севастополя. Как одной из наиболее отличившихся частей 4-й ВА 63-му БАП было присвоено почетное наименование «Керченский»<sup>3</sup>.

Боевые действия 244-й БАП с 10 апреля 1944 г. носили характер авиационного преследования отходящих с Керченского полуострова войск противника. С этого времени полк перешел к боевым действиям преимущественно в дневное время. Основными задачами полка в этот период являлось нанесение бомбовых ударов по скоплениям войск и срыв ж.д. перевозок противника.

Так, 11 апреля 1944 г., выполняя задание командования, полк осуществил 4 групповых налета на ж.д. станцию Владиславовка. В результате были уничтожены 2 ж.д. эшелона, а станция была выведена из строя на продолжительное время. 12 апреля группы бомбардировщиков наносили удары по скоплениям автомашин в населенном пункте Киет (Кировский

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 6082. Л. 139.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20034. Оп. 0000001. Д. 0030. Л. 338.

<sup>3</sup> Акулов М.Р. Керчь – город-герой. М., 1980. С. 82.

район). 13 апреля 1944 г. две группы по 6 А-20 наносили бомбардировочные удары по порту Судак, а одна группа из 6 самолетов бомбила скопление автомашин юго-восточнее села Ускут (Алуштинский район)<sup>1</sup>. Атакам подвергались цели на Арабатской стрелке и Казантипе. Следующие несколько дней полк боевой работы не вел по причине плохих метеоусловий. Всего до 17 апреля 1944 г. бомбардировочными действиями экипажей 244-го БАП было уничтожено: 60 ж.д. вагонов, 1 баржа, 58 автомашин, 1 цистерна, 1 батарея ЗА. Среди бомбардировочных полков 4-й ВА это были самые низкие показатели. С 18 апреля 1944 г. 132-я БАД перешла в оперативное подчинение 8-й ВА. В связи с этим 23 апреля оперативная группа 244-го БАП в составе 23 самолетов Б-3 и 277-го БАП в составе 22 самолетов «Бостон» перебазировались в Крым на аэродром Джав-бору (Красногвардейский район). С 23 апреля экипажи начали боевую работу по вражеским плавсредствам в бухтах Севастополя, артиллерийским батареям в районе Мекензиевы горы<sup>2</sup>.

24 апреля 1944 г. экипаж командира звена 244-го БАП, лейтенанта М.М. Яшкова в составе группы из 19 самолетов при неблагоприятных погодных условиях нанес успешный бомбовый удар по плавсредствам противника и причалам в Южной бухте Севастополя<sup>3</sup>. За боевые вылеты в ходе освобождения Крыма М.М. Яшков награжден орденом Отечественной войны II степени<sup>4</sup>.

5 мая 1944 г. 9 самолетов 244-го БАП нанесли бомбовый удар по артиллерийским позициям в районе 2 км юго-западнее Мекензиевы горы, добившись двух прямых попаданий<sup>5</sup>. А 7 мая 1944 г. группа из 9 самолетов Бостон наносила бомбовые дары по траншеям противника севернее поселка Карань. В результате удара зафиксировано уничтожение двух минометных

---

<sup>1</sup> Керчь героическая. Воспоминания, очерки, документы. Симферополь, 1974. С. 190.

<sup>2</sup> Брошеван В.М. На крыльях мужества // Военно-исторический архив. 2013. № 10 (166). С. 178.

<sup>3</sup> Захаров М. Бомбардировщик Михаил Яшков // Крылья Советов. 1944. 9 марта.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4329. Л. 250.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 1390. Л. 17.

батареи и отмечено 7 попаданий в траншеи противника<sup>1</sup>. Следующие два дня 244-й БАП наносил бомбовые удары по противнику в районе совхоза № 10, г. Зеленая, аэродром Херсонес. На удалении 25 км западнее м. Херсонес, 10 мая 1944 г. в море группой из 8 «Бостонов» бомбовым ударом накрыто 4 судна. Командованием 4-й ВА в мае 1944 г. 244-й БАП представлен к присвоению почетного наименования «Севастопольский», но представление не было реализовано<sup>2</sup>.

В период Крымской наступательной операции экипажи 277-го БАП отличились своими бомбардировочными ударами в горных районах Крыма и на приморской дороге, создавали завалы на перевалах, способствовали стремительному продвижению войск ОПА к Севастополю. Каждую ночь совершалось 2-3 самолетовылета, при этом полк не имел боевых потерь.

Итогом боевой работы 277-го БАП в составе 4-й ВА (1 ноября 1943 г. – 17 апреля 1944 г.) стали 268 самолетовылетов, в которых была сброшена 2751 бомба общей массой 224.5 т., уничтожено 34 ж.д. вагона, 6 барж, 40 автомобилей, 14 орудий, батарея ЗА, разрушена 1 ж.д. станция, 4 склада с боеприпасами и 2 с горючим<sup>3</sup>. Во время боев за Севастополь полком были уничтожены 23 самолета на аэродромах 6-я верста и южный, еще 2 вражеских самолета в воздухе. Эффективной признана работа по артиллерийским позициям и траншеям противника. Однако, по оценке командования меткость атак 277 БАП плавсредств у побережья Севастополя была низкой по причине большой высоты полета и слабой подготовки пилотов<sup>4</sup>. Командованием 4-й ВА в мае 1944 г. 277-й БАП был представлен к присвоению почетного наименования «Севастопольский», но представление не было реализовано.

Боевой состав 132-й БАД за май 1944 г. представлен в табл. 45<sup>5</sup>. В майских боях на подступах к Севастополю дивизия потеряла 5 самолетов и 5 членов

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686196. Д. 0992. Л. 50.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 154.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 153.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0053. Л. 281.

<sup>5</sup> Там же. Л. 227.

экипажей, еще два самолета были разбиты по небоевым причинам и ремонту не подлежали<sup>1</sup>. Всего в период с 1 по 12 мая 1944 г. 63-й, 244-й и 277-й БАП произвели 271, 170 и 154 самолетовылета соответственно.

Боевые действия 46-го ГНБАП в Крымской наступательной операции начались с потери в ночь на 9 апреля 1944 г. экипажа У-2 в составе младшего сержанта П.М. Прокопьевой и старшего лейтенанта Е.М. Рудневой. Самолет был пойман лучами прожекторов и сбит огнем ЗА. За героизм и совершенные к этому времени 645 боевых вылета (из них 115 над Керчью) Е.М. Руднева была посмертно удостоена звания Героя Советского Союза<sup>2</sup>.

Для поддержки развития наступления советских войск в ночь на 11 апреля 1944 г. два полка легких ночных бомбардировщиков У-2 получили задачу осветить пути отхода противника из Керчи. В течение ночи 46-й ГНБАП и 889-й НБАП сбросили более 650 светящихся бомб. 12 апреля 1944 г. 46-й ГНБАП перелетел в Крым и принял участие в освобождении Феодосии, за что Указом Президиума ВС СССР от 24 апреля 1944 г. был награжден орденом Красного Знамени. С 27 апреля 1944 г. полк действовал в Крыму в составе 2-й ГНБАД из 8-й ВА<sup>3</sup>.

Вторым полком из 132-й БАД, летавшим на ночных бомбардировщиках У-2, был 889-й НБАП. Экипажи из 899-го НБАП выполняли по 3-4 вылета за ночь, сбрасывая фугасные и бомбы на отходящие подразделения немецкой армии<sup>4</sup>. С 27 апреля 1944 г. полк вошел в состав 2-й ГНБАД 8-й ВА и действовал по объектам в районе Севастополя до 13 мая 1944 г. По итогам действий в Крымской наступательной операции 889-й НБАП ни наград, ни поощрений не получил.

Помимо вышеперечисленных боевых полков значительную роль в Крымской наступательной операции оказали вспомогательные подразделения

---

<sup>1</sup> Информация из донесения о безвозвратных потерях. URL: <http://www.obd-memorial.ru>. (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>2</sup> Магид А.С. Гвардейский Таманский авиационный полк. М., 1966. С. 182.

<sup>3</sup> ТИ-2704. 4-я Воздушная армия в Великой Отечественной войне. Монино, 1968. С. 127.

<sup>4</sup> Голубева-Терес О.Т. Звезды на крыльях. Саратов, 1974. С. 148.

4-й ВА: 130-я и 371-я ОАЭС. Первостепенной задачей двух ОАЭС являлось обеспечение бесперебойной связи штаба армии с частями на передовой. Для этого летчикам неоднократно приходилось совершать полеты в горнолесной местности на площадках ограниченных размеров. За период операции потерь в эскадрильях связи не было<sup>1</sup>.

Личный состав 130-й ОАЭС за участие в Крымской наступательной операции награждался трижды. В мае 1944 г. за отличия в боях при освобождении Севастополя ей присвоено почетное наименование «Севастопольская».

В период с 11 по 17 апреля 1944 г. в рамках участия в Крымской наступательной операции экипажами 371-й ОАЭС было совершено 94 боевых вылета, а всего во время боев в Крыму – более 300. Командованием Приморской армии в мае 1944 г. эскадрилья была представлена к присвоению почетного наименования «Севастопольская», но представление не было реализовано<sup>2</sup>.

Боевой состав 4-й ВА к моменту освобождения большей части Крымского полуострова и реорганизации частей 4-го Украинского фронта и ОПА перед началом Севастопольской операции представлены в табл. 46<sup>3</sup>. Общие итоги боевых действий 4-й ВА в период Крымской наступательной операции с 11 по 27 апреля 1944 г. представлены в табл. 47<sup>4</sup>.

Из общего количества самолетовылетов 4-й ВА, днем было произведено 2889 вылетов, ночью – 1232 вылета. Помимо уничтоженного материального имущества и живой силы противника как на земле, так и на воде, в 26 воздушных боях сбито 18 самолетов (2 Ю-87, 2 Ме-109, 14 ФВ-190)<sup>5</sup>.

Потери 4-й ВА составили: 5 сбитых самолетов (2 П-39, 1 ЛаГГ-3, 2 Ил-2)

---

<sup>1</sup> Информация об авиационных частях, участвовавших в Великой Отечественной войне. URL: <http://www.allaces.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 141.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 244. Оп. 3000. Д. 503. Л. 133-134.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0143. Л. 190.

<sup>5</sup> Barbas B. Die Geschichte der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 52. Überlingen, 2003. P. 268.

в воздушном бою и 12 (3 ЛаГГ-3 и 9 Ил-2) потерянных от огня ЗА, еще 8 не вернулись с боевого задания, 3 сожжено на своем аэродроме и 2 потерянно в аварии<sup>1</sup>.

Высоко оценили усилия авиаторов 4-й ВА представитель Ставки Маршал К. Е. Ворошилов и командование ОПА. В сообщении главкому ВВС А.А. Новикову отмечена исключительно успешная работа летчиков 4-й ВА при преследовании противника, организации воздушной разведки и за концентрированные налеты штурмовой авиации по ж.д. объектам, живой силе и технике противника, что в способствовало успешному и быстрому продвижению сухопутных войск<sup>2</sup>.

В своем приказе №0104/оп от 17 апреля 1944 г. командующий войсками ОПА, генерал армии А.И. Ерёменко, объявил благодарность Командующему 4-й ВА, генерал-полковнику К.А. Вершинину.

Военный совет Приморской армии объявил благодарность личному составу частей и соединений 4 ВА. В приказе отмечалось, что 4-я ВА под командованием генерал-полковника авиации К.А. Вершинина обеспечила успех наступления сухопутных войск фронта и армии и добилась превосходства над противником в воздухе<sup>3</sup>.

Героические подвиги летчиков 4-й ВА, совершенные в период освобождения Крыма были отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего. Многие авиаторы были удостоены правительственных наград<sup>4</sup>. В июле 1944 г. за организацию работы по обобщению, изучению и распространению боевого опыта 4-й ВА награжден орденом Красного Знамени начальник отделения по использованию опыта войны, штаба 4-й ВА, подполковник Г.А. Пшеняник<sup>5</sup>. Командующий 4-й воздушной армии генерал-

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0143. Л. 182.

<sup>2</sup> Асташенков П.Т. Командарм крылатых. М., 1983. С. 81.

<sup>3</sup> Вершинин К.А. Четвертая воздушная. М., 1975. С. 346.

<sup>4</sup> Кириллов П.В. Золотые звезды 4-й воздушной. Ростов н/Д, 2015. С. 6, 11.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 5258. Л. 54.

полковник авиации К.А. Вершинин был отмечен полководческой наградой – орденом Суворова I степени.

Согласно Директиве Ставки ВГК № 220098 от 16 мая 1944 г. ОПА перешла в подчинение Ставке ВГК и оставалась в Крыму для охраны полуострова. В состав армии было приказано выделить две авиационные дивизии – вновь сформированную 129-ю ИАД в составе 790-го, 805-го и 863-го ИАП и 214-ю ШАД в составе 190-го, 502-го и 622-го ШАП<sup>1</sup>. Обе дивизии прошли перевооружение в Крыму и приняли пополнения, а затем, с июня 1944 г., были переброшены на другие участки советско-германского фронта, где продолжили разгром врага.

За успешное проведение Крымской наступательной операции и разгром противника в Крыму командующий 4-й воздушной армии генерал-полковник авиации К.А. Вершинин был отмечен полководческой наградой – орденом Суворова I степени.

Таким образом, боевые действия 4-й воздушной армии во время наступления Отдельной Приморской армии характеризовались быстрыми темпами воздушного наступления и преследования.

В условиях развития наступления на Керченском полуострове, авиация оказалась единственным средством уничтожения отходящей живой силы и техники противника, как на дорогах и ж.д. коммуникациях, так и на водных коммуникациях и портах. Значительную роль сыграли вспомогательные подразделения 4-й воздушной армии, задачей которых являлось обеспечение бесперебойной связи штабов с частями на передовой.

Самолеты 4-й воздушной армии обеспечивали продвижение передовых отрядов Отдельной Приморской армии до Севастополя. После реорганизации советских войск части 4-й воздушной армии участвовали в штурме Севастопольского укрепленного района и уничтожения остатков 17-й армии вермахта.

---

<sup>1</sup> Крым в документах ставки ВГК, 1941-1944 гг. Симферополь, 2000. С. 143.

Основными недочетами в боевой работе 4-й воздушной армии в ходе Крымской наступательной операции были удаленность аэродромов от объектов прикрытия. Быстрые темпы продвижения сухопутных войск вынуждали часто менять аэродромы базирования и вести боевую работу на пределе боевого радиуса самолетов.

В ходе Крымской наступательной операции значительное количество полков и дивизий 4-й воздушной армии были награждены орденом Красного Знамени. Авиационные подразделения армии получили почетные наименования «Керченских», «Феодосийских», «Севастопольских». За героические подвиги летчиков 4-й воздушной армии, совершенные в период освобождения Крыма, многие авиаторы были удостоены правительственных наград.

### **3.3. Действия Военно-воздушных сил Черноморского флота, направленные на поддержку наступления в Крыму**

Крымская наступательная операция началась ударом войск 4-го Украинского фронта во взаимодействии с авиацией 8-й ВА и ВВС ЧФ. С 10 апреля 1944 г. ВВС ЧФ взаимодействовали с войсками ОПА и 4-й ВА при наступлении на Керченском полуострове. Основная часть ВВС ЧФ, базирующихся в Северной Таврии с 8 по 11 апреля 1944 г. была занята поддержкой наступления войск 3-го Украинского фронта под Одессой<sup>1</sup>.

Только 11 апреля 1944 г. Решением Ставки ВГК перед Черноморским флотом были поставлены боевые задачи по Крымской наступательной операции. Главной задачей являлось нарушение коммуникации противника в Черном море<sup>2</sup>. Для этого вдали от берегов необходимо было организовать взаимодействие подводных лодок с бомбардировочной и минно-торпедной авиацией, а на ближних рубежах – торпедных катеров, с штурмовиками и

---

<sup>1</sup> Важнейшие операции Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М., 1956. С. 315.

<sup>2</sup> Коротков И.С. Освобождение Крыма. М., 1959. С. 90.



бомбардировщиками<sup>1</sup>.

Для содействия фланговым частям армий, ЧФ необходимо было обеспечить продвижение огнем береговой и корабельной артиллерии мелких кораблей, быть готовым к высадке в тыл противника тактических десантов. В связи с этим, командующий ЧФ, вице-адмирал Ф.С. Октябрьский, приказал ВВС Черноморского флота действовать по коммуникациям противника главным образом авиации, минировать Сулинское гирло и канал, бить по Констанце и Сулине, готовить перебазирование авиации в район Одессы<sup>2</sup>.

Состояние материальной части Черноморского флота к моменту начала Крымской наступательной операции являлось неудовлетворительным. Условно боеготовыми были только несколько кораблей эскадры, однако полноценная боевая подготовка на них в море не проводилась с зимы 1942 г. Такая же картина касалась и подводных лодок. После интенсивного использования лодок на позициях в море с ноября 1943 г. силы бригады подводных лодок были истощены. В итоге, к 1 апреля 1944 г. из 26 имеющихся лодок реально боеспособными оказались только 12. Немного лучше обстояли дела у отрядов катеров<sup>3</sup>.

Таким образом, в сложившейся ситуации главной ударной силой Черноморского флота стали ВВС. К началу Крымской наступательной операции ВВС ЧФ располагали следующим составом авиации, размещенным на аэродромах Северной Таврии и Кавказском побережье (см. табл. 48)<sup>4</sup>.

Позже, с мая 1944 г., в состав ВВС ЧФ вошел 29-й ПБАП, перебазирувавшийся с Северного флота. Разведывательная авиация ВВС ЧФ была представлена 30-м ОРАП. С 10 апреля 1944 г. экипажи 30-го ОРАП вели

---

<sup>1</sup> Киселёв И.В. Взаимодействие Красной армии и Черноморского флота в ходе боевых операций в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Дис. ... канд. ист. наук. Майкоп, 2009. С. 124.

<sup>2</sup> Неменко А.В. Черноморский флот в годы войны. М., 2015. С. 232.

<sup>3</sup> Витко А.В. Черноморский флот в Крымской стратегической наступательной операции // Крым в истории России: к 70-летию освобождения. 1944–2014. Материалы военно-историч. конф. 28 мая 2014 г. Севастополь, 2014. С. 44.

<sup>4</sup> Составлено автором по материалам: Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России. СПб., 2012. С. 55, 117.

дневную разведку северно-западной и западной частей Черного моря, побережья Крыма в интересах 2-й Гв. А. 13 апреля самолеты провели ночную разведку плавучих средств в Севастополе и на коммуникациях вдоль южного побережья Крыма<sup>1</sup>. Количественный и качественный состав 30-го ОРАП на начало Крымской наступательной операции представлен в табл. 49<sup>2</sup>.

По данным разведки самолетов 30-го ОРАП на обнаруженные конвои вражеских плавсредств наводились как авиационные части ВВС ЧФ, так и катера, и подводные лодки<sup>3</sup>. Однако, обработка информации производилась настолько медленно, что в большинстве случаев оказывалась бесполезной.

Командир звена 3-й АЭ лейтенант А.Д. Карпов за боевые действия в период Крымской наступательной операции 26 апреля 1944 г. был представлен к званию Героя Советского Союза, однако степень награды была понижена и 5 мая 1944 г. летчик был награжден орденом Красного Знамени. Однако, в октябре 1944 г. за 251 успешный боевой вылет на прикрытие кораблей, военно-морских баз и аэродромов, на разведку сил и средств противника, среди которых выполнены в период освобождения Севастополя, лейтенант А.Д. Карпов получил золотую Звезду Героя. К концу Великой Отечественной войны Карпов стал единственным советским морским летчиком, сбившим четыре немецких гидросамолета<sup>4</sup>. После освобождения Крыма, с середины мая 1944 г., 30-й ОРАП перебазировался на аэродром Евпатория.

На крымском направлении ВВС ЧФ поддерживали наступление войск 2-й Гв.А на Перекопском перешейке. После расформирования Скадовской авиагруппы в начале апреля 1944 г. 11-й ГИАП ВВС ЧФ вместе с 23-м ОШАП перешли в оперативное подчинение 8-й ВА на период прорыва обороны

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 5987. Л. 25.

<sup>2</sup> Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 513.

<sup>3</sup> Важнейшие операции Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М., 1956. С. 324.

<sup>4</sup> Holm M. The Luftwaffe, 1933–45. URL: <http://www.ww2.dk/air/attack/sg3.htm> (дата обращения: 12.08.2021).

противника в районе Перекопа и Армянска<sup>1</sup>. 8 и 9 апреля 1944 г. в боях над Перекопским перешейком особо отличился командир 2-й авиаэскадрильи 11-го ГИАП гвардии ст. лейтенант В.С. Снесарев<sup>2</sup>. Он умело руководил боевыми действиями эскадрильи, лично сам обеспечивал выполнение поставленной задачи, вылетая ведущим группы прикрытия штурмовиков. В течение двух дней наступления 2-я авиаэскадрилья совершила 42 боевых вылета без потерь прикрываемых самолетов. Звание Героя Советского Союза В.С. Снесареву было присвоено 16 мая 1944 г.<sup>3</sup>.

С 12 апреля 1944 г. три полка ВВС ЧФ (11-й ГИАП, 9-й ИАП, 23-й ОШАП) перебазировались из Скадовска в Одессу, для поддержки действий 3-го Украинского фронта.

С этого времени в Крымской наступательной операции принимала участие только 3-я АЭ 11-го ГИАП под командованием капитана К.А. Питерцева. Задачей эскадрильи былокрытие торпедоносцев из 5-го ГМТАП, 13-го ГМТАП, 36-го МТАП и 40-го ПБАП ВВС ЧФ. Кроме того, истребители самостоятельно атаковали вражеские конвои на морских коммуникациях. 6 мая 3-я АЭ перебазировалась в Крым, на аэродром Евпатория. Всего за время боев за освобождение Крыма и Севастополя летчиками 11-го ГИАП было сделано 68 боевых вылетов в которых сбито 4 самолета противника, потоплено 3 шхуны и подожжен 1 сторожевой корабль<sup>4</sup>.

Согласно плану боевого использования 8-й ВА в Крымской операции, приданные ей подразделения ВВС ЧФ поддерживали наступление 2-й Гв.А 4-го Украинского фронта<sup>5</sup>. 8 апреля 1944 г. в течение дня 46 самолетов Ил-2 из 23-го ОШАП в сопровождении истребителей из 11-го ГИАП штурмовали позиции противника в районе г. Армянск. 11 апреля 12 самолетов Ил-2 23-го

---

<sup>1</sup> Боевая деятельность авиации ВМФ. Ч. 1. Военно-воздушные силы Черноморского флота в Великой Отечественной войне. М., 1963. С. 230.

<sup>2</sup> ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 493. Л. 73.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686043. Д. 0072. Л. 165.

<sup>4</sup> Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 366.

<sup>5</sup> ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0127. Л. 6.

ОШАП штурмовали войска и технику противника по дороге Ишунь-Воронцовка. При прорыве оборонительных укреплений противника на севере Крыма летчики 23-го ОШАП нанесли значительный урон техники и имущества противника, уничтожили до роты пехоты, несколько складов с горючим и боеприпасами. Кроме того, повреждено еще 10 автомашин и вызвано 4 пожара<sup>1</sup>. В дальнейшем 23-й ОШАП в боях в Крыму не участвовал, а был перебазирован в Одессу.

Главной задачей штурмовой авиации 11-й ШАД (в составе четырех полков: 8-й ГШАП, 47-й ШАП, 6-й ГИАП и 9-й ИАП) было сорвать морскую эвакуацию противника из портов Феодосия и Судак. Так, 11 апреля 1944 г., в первый день наступления на Керченском полуострове, штурмовики 8-го ГШАП и 47-го ШАП, под прикрытием истребителей Як-9 6-го ГИАП, наносили бомбоштурмовые удары по плавсредствам в порту Феодосия. 13 апреля 1944 г. массированный налет на порт г. Судак совершили 80 штурмовиков Ил-2 из 8-го ГШАП и 47-го ШАП, в сопровождении 42 истребителей 6-го ГИАП и 25-го ИАП. 18 апреля 47-й ШАП и 6-й ГИАП перебазировались в Крым на аэродром Саки, а 19 апреля туда же перелетел и 8-й ГШАП. Таким образом, вся 11-я ШАД собралась на одном аэродроме (за исключением 9-го ИАП, который был выделен в Скадовскую авиационную группу). С этого момента перед полками дивизии стала задача по уничтожению живой силы и вооружения противника под Севастополем<sup>2</sup>.

В боях за Крым и Севастополь самолетами 9-го ИАП было произведено 668 боевых вылетов. Из них 454 вылета – на прикрытие действий штурмовиков, 26 – на сопровождение бомбардировщиков, 68 – на фотографирование и контроль результатов налетов, 48 – на сопровождение разведчиков, 38 – на разведку и 24 – на прикрытие советских войск. В 48 воздушных боях советские летчики сбили 27 самолетов противника. Командир 9-го ИАП подполковник А.Д. Джапаридзе 16 мая 1944 г. был

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 303. Оп. 0004005. Д. 0358. Л. 29.

<sup>2</sup> Драбкин А. Мы дрались на Ил-2. Главная ударная сила. М., 2010. С. 280.

награжден орденом Отечественной Войны I степени<sup>1</sup>.

В последние дни битвы за Севастополь Ил-2 11-й ШАД действовали с максимальным напряжением, до 4-х вылетов на экипаж в день, уничтожали плавсредства противника, на которых он пытался покинуть осажденный город<sup>2</sup>. Полки 11-й ШАД, совместно с самолетами 2-й ГМТАД и 13-й АДПБ ВВС ЧФ нанесли 10 мая 1944 г. массированный бомбоштурмовой удар по морскому конвою «Patria» на переходе из Севастополя. В течение ночи в районе Херсонеса двум крупным немецким транспортам «Teja» и «Totila», с помощью катеров и шлюпок, удалось принять на борт около 9000 человек. В 05 ч. 45 мин. 30 штурмовиков Ил-2 из 8-го ГШАП, 47-го ШАП и 10 торпедоносцев А-20 из 13-го ГМТАП тремя бомбами повредили «Totila», в результате чего транспорт затонул. В тоже время, «Teja» удалось выйти в открытое море в сопровождении тральщиков. Корабли конвоя сдерживали атаки советской авиации до полудня (атаковали Пе-2 из 29-го и 40-го ПБАП, Ил-4 из 5-го ГМТАП, Ил-2 из 8-го ГШАП). Но затем «Teja» получил повреждения от прямых попаданий бомб и торпеды с самолетов 13-го ГМТАП, после чего в 15 ч. 30 мин. транспорт затонул в 23 милях юго-западнее Херсонеса. Тральщики смогли поднять на борт около 400 чел. и эвакуировать их в Румынию, а большая часть вражеских солдат (около 8 тыс.) утонула<sup>3</sup>. Кроме того, конвой потерял одну БДБ и буксир «Vanat».

После освобождения Крыма, командование авиации ВМФ приняло решение усилить ВВС Балтийского флота, куда и были направлена 11-я ШАД, 6-й ГИАП перешел в непосредственное подчинение командующего ВВС ЧФ и базировался на аэродроме Саки<sup>4</sup>. В 8-м ГШАП во время Крымской операции служили два Героя Советского Союза М.Е. Ефимов, Н.В. Челноков (в последствии получил второе звание Героя Советского Союза)<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Иванов П.Н. Крылья над морем. М., 1973. С. 124.

<sup>2</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 7625. Л. 95.

<sup>3</sup> Hillgruber A. Die Raumdung der Krim 1944. Berlin; Frankfurt am Main, 1959. P. 138.

<sup>4</sup> Кузьмин Г.В. Традиции авиации отечественного Военно-Морского флота. М., 2006. С. 143.

<sup>5</sup> Дорохов А.П. Герои черноморского неба. М., 1972. С. 108.

Командиром 47-го ШАП ВВС ЧФ в апреле 1944 г. был назначен Н.Г. Степанян. Среди выполненных боевых заданий 47-го ШАП отметим вылет 16 апреля 1944 г. группы из 12-ти самолетов Ил-2, в котором были потоплены 3 вражеские БДБ. 22 апреля 47-й ШАП участвовал в разгроме конвоя, в котором командир полка лично потопил немецкий транспорт. За время операции по освобождению Крыма экипажи 47-го ШАП уничтожили 8 транспортов, 12 БДБ и 9 сторожевых катеров, свыше 3000 солдат и офицеров противника<sup>1</sup>. Во время боев в Крыму в составе полка служили 6 Героев Советского Союза: Ю.А. Акаев, Б.Н. Воловодов, Г.Т. Попов, Н.Г. Степанян (впоследствии получил второе звание Героя Советского Союза), Ф.Н. Тургенев, Е.Г. Удальцов<sup>2</sup>.

11 апреля 1944 г. с началом наступления советских войск на Керченском полуострове самолеты 6-го ГИАП выполняли прикрытие штурмовиков 11-й ШАД, которые наносили удары по объектам противника в Феодосии и Судак<sup>3</sup>. Кроме того, на них была возложена воздушная разведка в районе Ялты. По состоянию на 1 апреля 1944 г., в составе 6-го ГИАП имелось 28 самолетов, из них 23 боеготовых Як-9 и 3 боеготовых самолета Як-1<sup>4</sup>.

Уникальная операция сопровождения группы советских торпедных катеров из порта Геленджика вокруг Крыма в Скадовск была проведена 14 апреля 1944 г. Истребители 6-го ГИАП в условиях тумана обнаружили плавсредства и осуществляли прикрытие катеров в море до прибытия к новым местам базирования<sup>5</sup>. Помощник флаг штурмана ВВС ЧФ, инженер-майор П.А. Звездарев, 28 апреля 1944 г. был награжден орденом Отечественной Войны I степени за внедрение и широкое использование систем радионавигации, что было продемонстрировано в этой операции<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Цукасов С.В. День первый – день последний. М., 1988. С. 164.

<sup>2</sup> Морские соколы Отечества. СПб., 2018. С. 18, 67, 231.

<sup>3</sup> Коротков И.С. Освобождение Крыма. М., 1944. С. 23.

<sup>4</sup> СВМЗ инв. № 78146 «Герои битвы за Севастополь». Севастополь, 2018. С. 442.

<sup>5</sup> Черноморский флот в Великой Отечественной войне. Севастополь, 1945. С. 41.

<sup>6</sup> Воронов В.И. Морские истребители. М., 1986. С. 142.

Последние боевые вылеты с аэродрома Анапа были выполнены 16 апреля 1944 г., а 18 апреля 6-й ГИАП вместе со штурмовиками 11-й ШАД был перебазирован в Крым на аэродром Саки. С этого аэродрома полк вел боевую работу по прикрытию штурмовиков, наносящих удары по немецким позициям под Севастополем<sup>1</sup>.

В период боев за освобождение Крыма 6-й ГИАП был дважды награжден орденом Красного Знамени и удостоен почетного наименования «Севастопольский»<sup>2</sup>. В его составе служили 8 Героев Советского Союза: М.В. Авдеев, К.С. Алексеев, И.П. Белозеров, Ф.Ф. Герасимов, С.Е. Войтенко, М.И. Гриб, М.М. Кологривов, Г.В. Москаленко<sup>3</sup>.

За умелое руководство 11-й ШАД ВВС ЧФ и особенно в боях на Керченском полуострове командир дивизии, подполковник Д.И. Манжосов в апреле 1944 г. был награжден орденом Отечественной Войны I степени<sup>4</sup>.

Одним из основных негативных факторов, повлиявшим на боевую деятельность ВВС Северной Таврии, являлось ее слабое тыловое обеспечение. Поскольку базирование на Скадовском аэроузле считалось временным, топлива и вооружения завозилось мало<sup>5</sup>. Боевое управление всеми силами флота, участвовавшими в операции по морской блокаде Севастопольского укрепленного района, командующий флотом осуществлял с фронтового КП в Новороссийске. Хотя для более оперативного управления целесообразно было иметь командный пункт в Крыму.

Все пикирующие бомбардировщики ВВС ЧФ к началу Крымской наступательной операции были собраны в одной дивизии – 13-я авиационная дивизия пикирующих бомбардировщиков (АДПБ) ВВС ЧФ командир подполковник И.Е. Корзунов. В состав 13-й АДПБ вошли 29-й и 40-й ПБАП и

---

<sup>1</sup> Белозеров И.П. В небе Таврии. Симферополь, 1975. С. 210.

<sup>2</sup> Авдеев М.В. У самого Черного моря. М., 1975. С. 97.

<sup>3</sup> МВВС ЧФ. Д. 25. Статьи из газет, журналов. 1941—1945. Л. 84-112.

<sup>4</sup> ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 944. Л. 636.

<sup>5</sup> Боевая деятельность авиации ВМФ. Ч. 1. Военно-воздушные силы Черноморского флота в Великой Отечественной войне. М., 1963. С. 236.

два истребительных полка: 9-й и 43-й ИАП.

Командиром 29-го ПБАП был подполковник А.П. Цецорин. Полк приступил к боевой работе с 10 мая. В этот день пять самолетов Пе-2 в сопровождении шести самолетов-истребителей атаковали горевший транспорт<sup>1</sup>.

В 40-м ПБАП к началу Крымской операции боеготовой была только 1-я авиаэскадрилья. Она была усилена несколькими экипажами из 3-й АЭ. 2-я авиаэскадрилья в составе десяти экипажей занималась перегонкой с завода в Скадовск новой материальной части. А 3-я авиаэскадрилья, получив пополнение молодого летного состава, проводила летно-учебную подготовку<sup>2</sup>.

Во время операции по освобождению Крыма 40-й ПБАП вел разведку морской обстановки в районе Севастополя, уничтожал плавсредства противника на коммуникациях Сулина—Констанца—Севастополь. После перебазирования в Крым, в последние два дня Крымской операции, 11 и 12 мая 1944 г., самолеты полка действовали с аэродрома Саки.

Всего с 10 апреля по 12 мая 1944 г. летчиками 40-го ПБАП было произведено 234 боевых вылета. В результате было потоплено 12 транспортов с войсками и техникой общим водоизмещением 38 000 тонн, один танкер, шесть БДБ, одна сухогрузная баржа. В результате воздушных атак был поврежден один эсминец, семь транспортов и восемь других плавсредств<sup>3</sup>. Среди награжденных за бои в Крыму отмечены капитаны А.А. Гнедой, Н.И. Горячкин, Г.И. Забияка, К.И. Казаковский, старший лейтенант С.А. Тарарин. Командир полка, майор С.С. Кирьянов награжден орденом Нахимова II степени. Итогом Крымской наступательной операции для 40-го ПБАП ВВС ЧФ стало награждение полка орденом Красного Знамени<sup>4</sup>.

Как пример боевого взаимодействия различных частей ВВС ЧФ приведем

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 7560. Л. 75.

<sup>2</sup> 943-й морской ракетноносный авиационный полк. Севастополь, 2008. С. 64.

<sup>3</sup> Книга Памяти 40-го Констанцского Краснознаменного авиационного полка пикирующих бомбардировщиков ВВС КЧФ. Симферополь, 2017. С. 10.

<sup>4</sup> НМ 943-го МРАП инв.№286. Альбом боевого пути полка. Л. 31.



боевой вылет 6 мая 1944 г. группы бомбардировщиков Пе-2 из 40-го ПБАП совместно со штурмовиками Ил-2 из 8-го ГШАП и истребителей из 43-го ИАП и 6-го ГИАП. В результате атаки конвоя противника западнее Херсонесского маяка были потоплены 2 транспорта водоизмещением в 3 000 и 1 500 т, повреждены две БДБ, сухогрузная баржа и сторожевой катер<sup>1</sup>.

Действия пикирующих бомбардировщиков 13-й АДПБ ВВС ЧФ прикрывали истребители 9-го ИАП. К началу Крымской наступательной операции в составе полка имелось 43 боеготовых самолета ЛАГГ-3. В начале апреля 1944 г. 9-й ИАП перебазировался на аэродромы Скадовского аэроузла, откуда прикрывал ударные самолеты дивизии. За успехи в Крымской наступательной операции 9-й ИАП был награжден орденом Красного Знамени.

43-й ИАП вошел в состав 13-й АДПБ с 12 апреля 1944 г. Во время Крымской наступательной операции самолеты полка сопровождали пикирующие бомбардировщики 13-й АДПБ в боевых вылетах на коммуникациях Сулина-Констанца-Севастополь. Экипажи полка обеспечивали прикрытие бомбардировщиков из 40-го ПБАП при ударах по морским конвоям противника, уходящим из Севастополя.

Итогом участия 13-й АДПБ в боях за освобождение Крыма и Севастополя с 3 апреля по 11 мая 1944 г. стало выполнение 753 боевых вылетов. Было потоплено 13 транспортов общим водоизмещением 44 тыс. тонн, 1 танкер и 6 сухогрузных барж, 10 БДБ, 1 сторожевой корабль. От ударов самолетов дивизии получили различные повреждения 1 эсминец, 5 транспортов, 1 танкер, 5 БДБ и 1 сторожевой корабль. В воздушных боях уничтожены 14 самолетов противника. Свои потери составили 3 самолета Пе-2<sup>2</sup>. За умелое руководство успешными действиями дивизии, командир 13-й АДПБ подполковник И.Е. Корзунов, был награжден орденом Ушакова II степени<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> 943-й морской ракетноносный авиационный полк. Севастополь, 2008. С. 67.

<sup>2</sup> Платонов А.В. Борьба за господство на Черном море. М., 2010. С. 223.

<sup>3</sup> ЦВМА. Ф. 920. Оп. 2. Д. 300. Л. 341.

Для затруднения судоходства противника, минно-торпедная авиация ВВС ЧФ производила постановку морских мин у Севастополя и румынских берегов. Постановкой мин занимались экипажи 5-го и 13-го ГМТАП и 36-го МТАП из 1-й МТАД ВВС ЧФ.

23 апреля 1944 г. пять А-20-Ж из 36-го МТАП, под прикрытием 6 истребителей 43-го ИАП, нанесли удар по транспорту водоизмещением 3 тыс. т, двум тральщикам и двум сторожевым катерам, а 24 апреля 15 самолетов атаковали морской караван, идущий из Севастополя<sup>1</sup>.

С 26 апреля 1944 г. после передачи оставшихся самолетов в 13-й ГМТАП ВВС ЧФ начался процесс перебазирования личного состава 36-го МТАП на Северный флот<sup>2</sup>.

Основной задачей самолетов Ил-4 5-го ГМТАП являлся поиск вражеских плавучих средств на подходах к Севастополю и торпедные атаки морских конвоев из Крыма. Хотя выполнялись и другие боевые задачи. Так, вечером 13 апреля 1944 г. шесть экипажей произвели постановку мин в Сулинском гирле, а экипаж В.И. Минакова доставил крымским партизанам в район горы Черная пять мешков с оружием и боеприпасами<sup>3</sup>.

В течение трех дней, с 14 по 16 апреля 1944 г., в связи с отсутствием горючего 1-я МТАД боевых вылетов не производила. С 17 апреля вылеты продолжились. Полк выполнил минную постановку в бухтах Севастополя<sup>4</sup>. 24 апреля группа из 4-х торпедоносцев Ил-4 атаковала вражеский конвой у берегов Крыма и потопили транспорт водоизмещением в 4 500 т<sup>5</sup>.

Самолеты 1-й МТАД использовались и в ночное время для обеспечения действий торпедных катеров с помощью сброса осветительных бомб над целью. Кроме того, самолеты 5-го ГМТАП занимались минными

---

<sup>1</sup> Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. М., 1951. Вып. 6. С. 298.

<sup>2</sup> Волынкин И.Т. Над пятью морями. М., 1964. С. 37.

<sup>3</sup> Минаков В.И. Герои Черноморского неба. СПб., 2002. С. 420.

<sup>4</sup> Авиация Российского флота. СПб., 1996. С. 172.

<sup>5</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 5992. Л. 120.

постановками у румынских берегов<sup>1</sup>. В 5-м ГМТАП во время Крымской наступательной операции служили Герои Советского Союза Е.А. Лобанов, Ф.Н. Аглотков, В.И. Минаков, получившие это звание осенью 1944 г.<sup>2</sup>

За период проведения Крымской наступательной операции 1-я АЭ 5-го ГМТАП совершила 38 боевых вылетов, в результате которых уничтожено и повреждено 5 транспортов и 1 тральщик. За умелое руководство эскадрильей командир 1-й АЭ 5-го ГМТАП, гвардии капитан И.У. Чупров 26 апреля 1944 г. награжден орденом Красного Знамени<sup>3</sup>.

Летчики 13-го ГМТАП ранее других освоили метод топмачтового бомбометания. В период с 13 апреля по 10 мая 1944 г., такой способ атаки морских целей применялся 94 раза<sup>4</sup>. В ночь на 12 апреля 1944 г. 10 самолетов 13-го ГМТАП бомбардировали Севастопольскую бухту, в результате чего были отмечены взрывы в районе Холодильника и на Телефонной пристани. Днем 12 апреля самолеты 13-го ГМТАП атаковали плавучие средства в Ялте, в районе морского вокзала<sup>5</sup>. 17 апреля девять самолетов-бомбардировщиков 13-го ГМТАП атаковали конвой в 80 милях западнее Херсонесского маяка. В результате удара был потоплен сторожевой катер и сильно поврежден транспорт водоизмещением в 3000 тонн<sup>6</sup>.

Группа бомбардировщиков А-20-Ж из 13-го ГМТАП в районе мыса Херсонес атаковала конвой противника, направлявшийся в Румынию. В результате атаки топмачтовиков транспорта «Alba Julia» утонуло более 500 вражеских солдат. Транспорт был отбуксирован на ремонт в порт Сулина и в боевых действиях больше не участвовал<sup>7</sup>.

За боевую работу и вклад в уничтожение вражеского флота 26 апреля 1944 г. 13-му ГМТАП была объявлена благодарность Командующего ЧФ.

---

<sup>1</sup> Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. М., 1983. С. 79.

<sup>2</sup> Угрюмов Б. Летчики-большевики // Черноморский летчик. 1944. 21 января.

<sup>3</sup> ЦВМА. Ф. 920. Оп. 2. Д. 300. Л. 337.

<sup>4</sup> Исаев А.В. Битва за Крым 1941–1944 гг. М., 2017. С. 866.

<sup>5</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 5973. Л. 263.

<sup>6</sup> Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. М., 1951. Вып. 6. С. 257.

<sup>7</sup> Морозов М.Э. Морская торпедоносная авиация. СПб., 2007. Т. 2. С. 298.

Общим итогом участия 13-го ГМТАП в Крымской наступательной операции стало 245 боевых вылетов. Методом топмачтового бомбометания потоплено 10 транспортов общим водоизмещением 25000 тонн, 6 сторожевых и 2 торпедных катера, 3 БДБ, сухогрузная баржа, буксир и сейнер. Силами полка повреждено 5 транспортов, 4 сторожевых катера и 3 БДБ. Командир полка, гвардии подполковник Н.А. Мусатов был представлен командованием дивизии к награждению званием Героя Советского Союза. Но командующий ВВС ЧФ В.В. Ермаченков заменил награду на орден Ушакова II степени<sup>1</sup>.

Во время Крымской наступательной операции самолеты 36-го МТАП участвовали в атаках на эскадренные миноносцы противника, морские транспорты и катера в открытом море и у берегов Румынии и Крыма. Самолеты неоднократно бомбардировали плавучие средства противника на выходе из Сулинского устья, в результате чего повредили две баржи. Самолеты 36-го МТАП использовались в интересах советских торпедных катеров в качестве осветителей целей в районе Севастополя. До начала операции не было отработано взаимодействие торпедных катеров с самолетами в ночных боях. В результате слабой подготовки экипажей, в большинстве случаев самолеты освещали САБ-ами советские торпедные катера, а не суда противника<sup>2</sup>.

Точность топмачтового способа бомбометания во время Крымской наступательной операции оказалась примерно в пять раз выше обычного бомбометания с горизонтального полета применявшегося ранее<sup>3</sup>. Всего самолеты А-20-Ж и Ил-2 произвели 145 атак топмачтовым методом. Такие сравнительно большие масштабы использования топмачтового бомбометания были внезапными для противника. Около 30-40% бомб достигали прямого попадания или разрывались в непосредственной близости от борта<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 920. Оп. 2. Д. 300. Л. 343.

<sup>2</sup> Духопельников В.М. ВВС Черноморского Флота в XX в. Симферополь, 2009. С. 78.

<sup>3</sup> Склокин Д. Авиация Черноморского Флота в Отечественной войне. М., 1945. С. 29.

<sup>4</sup> Витко А.В. Черноморский флот в Крымской стратегической наступательной операции ... С. 47.

Приказом Народного Комиссара Военно-Морского Флота СССР за № 203 от 5 мая 1944 г. 1-я минно-торпедная авиационная дивизия преобразована во 2-ю гвардейскую минно-торпедную авиационную дивизию.

Общими итогами боевой работы 2-й ГМТАД с 13 апреля по 11 мая 1944 г. стало совершение 401 вылета. Результатом атак стало уничтожение 7 самолетов, 19 транспортов и 11 различных плавсредств. Еще 7 транспортов и 6 плавсредств получили повреждения. Потери дивизии составили 8 самолетов Ил-4 и 7 самолетов А-20-Ж с экипажами<sup>1</sup>.

За умелое руководство успешными действиями дивизии, командир 2-й ГМТАД гвардии полковник В.П. Канарев был награжден орденом Ушакова II степени<sup>2</sup>. 22 июля 1944 г., за мужество и героизм, проявленные при освобождении г. Севастополя, 2-й ГМТАД было присвоено почетное наименование «Севастопольская».

Истребительная авиация ВВС ЧФ, действовавшая над Крымом, была собрана в 4-й ИАД. В ее состав входили 7-й и 25-й ИАП. До апреля 1944 г. 7-й ИАП, командир – майор В.М. Янковский, выполнял задачи по прикрытию с воздуха главной военно-морской базы Черноморского флота – Потти.

Количественный и качественный состав 7-го ИАП к началу Крымской наступательной операции представлен в табл. 50<sup>3</sup>.

1-ая АЭ 7-го ИАП 18 апреля 1944 г. на самолетах П-40, оснащенных подвесными баками, перебазировалась с Кавказского побережья на аэродром Сокологорное и приняла участие в Крымской наступательной операции. Ее задачей являлось сопровождение торпедоносцев из 13-го ГМТАП на боевые задания по уничтожению морских конвоев противника. С мая 1944 г. эскадрилья была перебазирована из Сокологорного в Крым, на аэродром

---

<sup>1</sup> Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 222.

<sup>2</sup> ЦВМА. Ф. 920. Оп. 2. Д. 300. Л. 339.

<sup>3</sup> Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб., 2012. С. 366.

Саки<sup>1</sup>.

За боевую работу Командующий флотом объявил благодарность 7-му ИАП и лично командиру 1-й эскадрильи, капитану Б.К. Абарину 26 апреля 1944 г. За подвиги (4 сбитых самолета и 1 подбит), совершенные во время Крымской наступательной операции, капитан Б.К. Абарин награжден орденом Красного Знамени.

Боевой состав 25-го ИАП к началу Крымской наступательной операции составлял 38 боеспособных самолетов ЛаГГ-3. После освобождения большей части Крымского полуострова 4 мая 25-й ИАП перелетел из станицы Витязевской в Крым на аэродром Цюрихталь (район Феодосии). С этого момента отмечаются перебои с наличием горючего для полетов истребителей.

Основной задачей истребителей 25-го ИАП было прикрытие действий 1-й бригады торпедных катеров на коммуникациях от Феодосии до Севастополя<sup>2</sup>. В мае 1944 г., за отличия в боях по освобождению Крыма, 25-й ИАП был награжден орденом Красного Знамени<sup>3</sup>.

Командир 4-й ИАД ВВС ЧФ, Герой Советского Союза, гвардии полковник И.С. Любимов за успешное управление дивизией, боевые вылеты в ходе Крымской наступательной операции, был отмечен только в сентябре 1944 г. и награжден орденом Ушакова II степени<sup>4</sup>.

Для выполнения задач противолодочной обороны в период проведения Крымской наступательной операции привлекалась и гидроавиация ВВС ЧФ. Однако за время боев в Крыму ВВС ЧФ не смогли уничтожить ни одной вражеской подводной лодки.

Хотя основной задачей самолетов амфибий МБР-2 из 18-й ОМРАЭ был поиск и уничтожение вражеских кораблей и подводных лодок, спасение экипажей советских самолетов и кораблей, большую часть вылетов

---

<sup>1</sup> Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне. М., 1963. С 241.

<sup>2</sup> Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. М., 1951. Вып. 6. С. 302.

<sup>3</sup> ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1424. Л. 352.

<sup>4</sup> МВВС ЧФ, Д. 25. Статьи из газет, журналов. 1941—1945. Л. 98-116.

составляли решения не свойственных им задач<sup>1</sup>. Так, самолеты амфибии летали на поиск торпедных катеров противника на участке Геленжик— Феодосия на удаление до 50 миль от берега, осуществляли высадку морских диверсантов и снабжение партизанских отрядов.

Несмотря на то, что Крымская наступательная операция закончилась 12 мая 1944 г. ВВС ЧФ вылетали на боевые задания еще в течение суток. Только с 14 мая 1944 г. из-за отсутствия целей боевые действия на Черном море были прекращены. Ожидаемого оперативного результата для Черноморского флота достигнуть не удалось. Противник смог эвакуировать из Крыма основные силы 17-й армии Вермахта – 114 тыс. чел. морем и 21 тыс. – самолетами транспортной авиации<sup>2</sup>.

В Крымской наступательной операции нашли широкое применение все основные виды боевого оружия флота. Торпедное оружие занимало второе место после авиационных бомб. Всего авиацией, подводными лодками и торпедными катерами ЧФ было израсходовано 200 торпед. В таких больших масштабах торпедное оружие еще не применялось ни в одной операции ЧФ<sup>3</sup>.

Рассмотрим результаты борьбы советской авиации с вражескими плавсредствами. По данным Красной армии, ВВС ЧФ с 9 апреля до 12 мая 1944 г. потопили или безвозвратно вывели из строя 68 кораблей и судов общим водоизмещением 140 тыс. тонн<sup>4</sup>.

Германская и румынская стороны признали поврежденными авиацией 3 транспорта, 15 кораблей и катеров. В этом перечне не учтены мобилизованные суда, плавсредства частных лиц стран сателлитов, в том числе речные с Дуная<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 5973. Л. 245.

<sup>2</sup> Киселёв И.В. Взаимодействие Красной армии и Черноморского флота в ходе боевых операций в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Дис. ... канд. ист. наук. Майкоп, 2009. С. 162.

<sup>3</sup> Витко А.В. Черноморский флот в Крымской стратегической наступательной операции ... С. 47.

<sup>4</sup> Операции Советских Вооруженных сил в Великой Отечественной войне 1941—1945. В 4 т. М., 1958. Т. III. С. 201.

<sup>5</sup> Морозов М. Топи их всех! // История авиации. 2000. № 6. С. 18.

В период проведения операции по освобождению Крыма общее количество самолетовылетов ударных самолетов ВВС ЧФ составило 1739, или в среднем по 48 вылетов в сутки, лишь 10 и 11 мая боевое напряжение было выше, чем 100 вылетов за сутки<sup>1</sup>. Торпедоносцы Ил-4 из 5-го ГМТАП 64 раза атаковали конвои с применением торпед. Еще в 66 вылетах против плавсредств противника использовались бомбы. Экипажи А-20-Ж из 36-го ДБАП выполнили 40 бомбовых атак. В этих вылетах оба полка ВВС ЧФ потеряли 11 самолетов<sup>2</sup>.

На счету экипажей бомбардировщиков А-20-Ж из 13-й ГМТАП, выполнивших 90 атак топмачтовым методом, числится потопление 1 парусно-моторной шхуны «Seepferd», повреждения 3 транспортов «Alba Julia», «Ossag», «Teja». Потери 13-й ГМТАП составили 13 экипажей. Пикирующие бомбардировщики Пе-2 из 29-го и 40-го ПБАП добились меньшего количества результативных атак плавсредств. Гораздо большего успеха в атаках морских целей противника в ходе операции по освобождению Крыма добились штурмовая авиация, но это объясняется большим количеством самолетовылетов – 1070. Истребительная авиация ВВС ЧФ вообще не привлекалась для ударов по плавсредствам<sup>3</sup>.

Отличившимся в боях полкам ВВС ЧФ были присвоены почетные наименования: 25-му ИАП – «Керченский», 8-му ГШАП и 47-му ШАП, «Феодосийский», 6-му ГИАП, 7-му ИАП и 30-му ОРАП – «Севастопольский». Кроме того, «Севастопольской» стали две дивизии ВВС ЧФ – 2-я ГМТАД и 13-я АДПБ<sup>4</sup>. Наиболее отличившимся в боях за освобождение Крыма морским летчикам было присвоено звание Героя Советского Союза. Среди них летчики В.А. Дегтярев, И.И. Ильин, В.А. Лобозов<sup>5</sup>, Н.И. Николаев, В.П. Рукавицын,

---

<sup>1</sup> Минаков В.И. Гневное небо Тавриды. М., 1985. С. 160.

<sup>2</sup> Шагланов А.Н. Крым и его освобождение. Новосибирск, 2015. С. 270.

<sup>3</sup> Платонов А.В. Борьба за господство на Черном море. М., 2010. С. 224.

<sup>4</sup> Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С.Н. Ткаченко. М., 2014. С. 268.

<sup>5</sup> Казарян А.А. Герои боев за Крым. Симферополь, 1972. С. 163.



А.Д. Рыхлов, В.А. Скугарь, А.И. Фокин<sup>1</sup>.

В общей сложности за время Крымской наступательной операции летчики ЧФ выполнили 6323 самолетовылета, из которых 4506 совершено на воздушную разведку, атаки морских целей и сопровождение своей авиации. Для выполнения вспомогательных задач совершили ещё 1817 вылетов, что свидетельствует о большом напряжении боевой работы. В воздушных боях над конвоями противника в Черном море сбит 81 вражеский самолет. Боевые и небоевые потери ВВС ЧФ составили 71 самолет<sup>2</sup>.

После освобождения Крыма под контроль Советского Союза перешла практически вся акватория Черного моря. Флот Румынии и Болгарии активных действиях на море уже не вел и командование приняло решение об усилении воюющих флотов частями из состава ВВС ЧФ. В связи с этим, до конца мая 1944 г., в состав ВВС Балтийского флота была передислоцирована 11-я ШАД в составе 8-го ГШАП, 47-го ШАП и 9-го ИАП. А с июня 1944 г. в состав ВВС СФ был переброшен 36-й МТАП. Перед ВВС Черноморского флота была поставлена задача содействия приморскому флангу Красной армии, ведущей бои по освобождению юга Украины и Молдавии. Другой задачей стало нанесение ударов по территории Румынии, с целью скорейшего вывода ее из войны.

За успешное проведение Крымской наступательной операции и разгром противника в Крыму командующий ВВС ЧФ генерал-лейтенант авиации В.В. Ермаченков был награжден орденом Ушакова I степени. Правительственными орденами и почетными наименованиями награждены многие летчики и командиры, различные авиационные подразделения, принимавшие участие в освобождении Крыма.

Таким образом, Военно-воздушных сил Черноморского флота оказывали поддержку наступления в Крыму как со стороны Керченского полуострова, так и со стороны залива Сиваш.

---

<sup>1</sup> Шовкопляс Ю. Гвардии капитан Николаев // Сталинское знамя. 1944. 30 апреля.

<sup>2</sup> Платонов А.В. Борьба за господство на Черном море. М., 2010. С. 250.

Основная часть Военно-воздушных сил Черноморского флота базировалась в Северной Таврии до 11 апреля 1944 г. и была отвлечена от Крыма поддержкой наступления войск 3-го Украинского фронта под Одессой. В условиях запрета на использование боевых кораблей Черноморского флота в наступлении, главной ударной силой стала авиация. Морская авиация действовала по коммуникациям противника в Черном море, минировала порты Румынии, Сулина и Констанца, поддерживала наступление 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии на приморском фланге.

Особенностью Военно-воздушных сил Черноморского флота являлось наличие минно-торпедной авиации, самолеты которой участвовали в атаках на морские транспорты и катера, осуществляли минные постановки. В период Крымской наступательной операции ВВС Черноморского флота применили новый для флота метод топмачтового бомбометания в бомбардировочной и штурмовой авиации. По данным воздушной разведки на обнаруженные конвои вражеских плавсредств наводились все силы Черноморского флота. Самолеты-амфибии Черноморского флота занимались противолодочной обороной, разведкой, спасением экипажей советских самолетов и кораблей, осуществляли высадку морских диверсантов и снабжением партизанских отрядов.

Среди негативных факторов, повлиявших на боевую деятельность морской авиации можно отметить слабое тыловое обеспечение ВВС Северной Таврии на Скадовском аэроузле. Перебои с топливом и торпедным вооружением снижали интенсивность боевого воздействия на морские караваны противника. До начала операции не было отработано взаимодействие торпедных катеров с самолетами в ночных боях и наведение подводных лодок по разведанным авиацией. Боевое управление всеми силами флота командующий осуществлял с командного пункта за пределами Крыма.

За отличия в боях в Крыму три полка Военно-воздушных сил Черноморского флота были награждены орденом Красного Знамени. Двум дивизиям и шести полкам присвоены почетные наименования «Керченских»,

«Севастопольских» и «Феодосийских». Правительственные награды получили многие летчики и командиры, различные авиационные подразделения и части.

### **3.4. Участие авиации дальнего действия в разгроме обороны противника**

Авиация дальнего действия (АДД) — это отдельный род сил ВВС при Ставке ВГК. Командующим АДД являлся генерал-полковник А.Е. Голованов. К началу 1944 г. АДД окрепла количественно и качественно. Самолетный парк увеличился, был накоплен громадный боевой опыт. Командование АДД, командиры авиакорпусов, дивизий, полков и их штабы освоили новые формы оперативного применения крупных сил бомбардировщиков, способы действий в самостоятельных операциях и при совместных действиях с сухопутными войсками и фронтовой авиацией. Осенью 1943 г. в составе АДД насчитывалось 1047 дальних бомбардировщиков и 898 летных экипажей<sup>1</sup>.

В период с ноября 1943 г. по апрель 1944 г. подразделения АДД над Крымом не применялись, но приняли активное участие при освобождении Крыма в апреле-мае 1944 г.<sup>2</sup>

Основной задачей АДД на крымском направлении было срыв эвакуации и ликвидация обороны немецких войск в районе г. Севастополя. Экипажи выполняли налеты по ночам. Тактика применения АДД предусматривала вскрытие объектов системы ПВО Севастопольского района, фотографирование целей<sup>3</sup>. Перед ударом бомбардировщиков предварительно отправляли самолет «разведчик погоды». По результатам его доклада принималось решение о возможности вылета основной группы. Задачей первого звена — «лидеров» бомбардировщиков было обнаружить цель и

---

<sup>1</sup> Бочкарев П.П. Годы в огненном небе. М., 1991. С. 186.

<sup>2</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. М., 2004. С. 204.

<sup>3</sup> Ушаков С.Ф. Во имя победы: Очерки. М., 1987. С. 110.

обозначить ее световыми авиационными бомбами (САБ)<sup>1</sup>.

В проведении Крымской наступательной операции принимали участие четыре авиационных корпуса в составе семи дивизий, состоящих из 16 полков. Качественный и количественный состав частей АДД во время освобождения Крыма представлен в табл. 51<sup>2</sup>.

Самолеты «ночных охотников блокировщиков» атаковали ближайшие к маршруту аэродромы противника с целью недопущения вражеской воздушной атаки во время налета, уничтожали позиции зенитных прожекторов и артиллерии<sup>3</sup>. Замыкающими шли экипажи «контролеров», которые производили визуальную оценку и фотографирование объекта после удара<sup>4</sup>.

На первом этапе Крымской наступательной операции с целью недопущения подвоза немецко-румынских войск и техники и эвакуации войск противника, АДД наносила удары по крупным транспортным узлам и портам Констанца и Галац, в дальнейшем по порту Севастополь<sup>5</sup>.

Удары по переднему краю обороны противника наносились в ночь на 4 мая 1944 г., в преддверие отвлекающего удара 2-й Гв. А на северо-востоке Севастополя. Затем, с 6 по 8 мая, удары наносились на юго-востоке от г. Севастополя. Их целью было разрушения узлов обороны города, содействие наступлению советских сухопутных войск 51-й А и Приморской армии перед основным штурмом Сапун-горы, а также для развития наступления на г. Севастополь. После взятия рубежа Сапун-горы, с 9 по 11 мая, АДД действовала по бухтам г. Севастополя<sup>6</sup>.

Рассмотрим результаты боевых действий каждого из авиационных корпусов АДД в Крымской наступательной операции. Командиром 2-го гв.

---

<sup>1</sup> Исаев А.В. Битва за Крым 1941–1944 гг. М., 2017. С. 886.

<sup>2</sup> Скоробогатов С.Б. Роль авиации дальнего действия в период Крымской освободительной операции 8 апреля — 12 мая 1944 г. // Вестник Алтайск. гос. пед. ун-та. Барнаул, 2020. Вып. 4. С. 90.

<sup>3</sup> Бочкарев П.П. Годы в огненном небе. М., 1991. С. 188.

<sup>4</sup> Попов Н. 4 Гвардейский авиационный корпус // Авиационный журнал «АС». 1993. № 2. С. 9.

<sup>5</sup> Исаков И.С. Крымская компания // Морской сборник. 1944. № 6. С. 12.

<sup>6</sup> Коротеев В. Штурм Севастополя // Красная звезда. 1944. 10 мая.

авиационного корпуса (гв. АК) АДД был генерал-лейтенант авиации Е.Ф. Логинов. Корпус состоял из двух дивизий:

– 2-я гв. АД ДД под командованием генерал-майора авиации А.И. Щербакова состояла из трех полков:

3-й гв. АП ДД, командир – подполковник П.П. Глазков;

18-й гв. АП ДД, командир – подполковник А.Я. Вавилов;

26-й гв. АП ночных охотников блокировщиков (НОБ) ДД, командир – подполковник П.И. Бурлуцкий.

– 8-я гв. АД ДД под командованием полковника В.Г. Тихонова состояла из двух полков:

8-й гв. АП ДД, командир – подполковник М.П. Смитиенко;

19-й гв. АП ДД, командир – подполковник А.И. Шапошников.

В рассматриваемый период полки 2-го гв. АК АДД базировались в г. Прилуки Черниговской области, откуда выполняли налеты на Румынию и Крым.

В ночь на 4 мая 1944 г. 2-я гв. АД ДД действовала по скоплению живой силы и артиллерийским позициям противника в районе г. Севастополь. Цель бомбардировалась 39 самолетами с высоты 1800-2100 м. Всего было сброшено 47445 кг бомб (34 ФАБ-250, 239 ФАБ-100, 98 ЗАБ-100, 50 САБ-100 и 7 ФОТАБ-35)<sup>1</sup>.

В боевых вылетах на Галац, Констанцу и Севастополь принимал участие Герой Советского Союза, заместитель командира 2-й гв. АД ДД гвардии подполковник Е.П. Федоров. Во время атаки морских целей в южной бухте Севастополя 15 апреля 1944 г. и в налете на порт Галац 17 апреля 1944 г. экипаж Е.П. Федорова обеспечил точное бомбометание остальным самолетам подсвечивая цель осветительными бомбами<sup>2</sup>.

Блокирование средств ПВО в районе цели и аэродрома Херсонес осуществляли 9 самолетов блокировщиков А-20-Ж из 26-го гв. АП. Ими было

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20016. Оп. 0000001. Д. 0025. Л. 31.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0793756. Д. 0060. Л. 24.

израсходовано 930 снарядов, 1050 патронов. Освещение цели было организовано на высоком уровне, 3 самолета сбрасывали световые авиационные бомбы с интервалом в 5 минут, обеспечивая одновременное горение до 15 осветительных бомб над целью. Результатом налета являлся большой пожар площадью 200-300 м и 3 взрыва большой силы. Самолеты А-20-Ж потушили 3 зенитных прожектора и подавили по одной артиллерийской, минометной и МЗА точке. По оценке штаба дивизии, удар произведен с большой организованностью и тактической грамотностью. Потерь со стороны советской авиации не было<sup>1</sup>.

За участие в боевых вылетах на Севастополь, нескольким летчикам 26-го гв. АП было присвоено звание Героя Советского Союза. Среди них заместитель штурмана полка, гвардии майор И.И. Киньдюшев, участвовавший в восьми налетах на Севастополь и заместитель командира эскадрильи, гвардии капитан В.Г. Кочнев<sup>2</sup>. 15 апреля 1944 г. в районе Севастополя экипаж В.Г. Кочнева успешно произвел бомбардировку, однако при посадке на своем аэродроме из-за сплошной низкой облачности самолет не попал на взлетно-посадочную полосу и рухнул на землю. Весь экипаж погиб при взрыве<sup>3</sup>.

В Крымской наступательной операции экипажами 2-го гв. АК было выполнено 690 самолетовылетов, из них по г. Севастополь – 508 (см. табл. 52)<sup>4</sup>. Было сброшено 150,508 т. бомбовой нагрузки в Румынии и 446,520 т. в Крыму.

По результатам боевой деятельности 18-му гв. АП ДД и 2-й гв. АД ДД были присвоены почетные наименования «Севастопольских». 3-й гв. АП ДД был награжден орденом Красного Знамени, а 26-й гв. АП ДД получил благодарность Ставки ВГК<sup>5</sup>.

Командиром 3-го гв. АК АДД был генерал-майор авиации Н.А. Волков. В Крымской наступательной операции корпус участвовал в составе двух

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20505. Оп. 0000001. Д. 0016. Л. 62.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0793756. Д. 0060. Л. 28.

<sup>3</sup> Киньдюшев И.И. К победным рассветам. М., 1978. С. 186.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20505. Оп. 1. Д. 16. Л. 57-69.

<sup>5</sup> Киньдюшев И.И. К победным рассветам. М., 1978. С. 188.

дивизий<sup>1</sup>:

– 3-я гв. АД ДД под командованием генерал-майора авиации И.К. Бровко, состояла из двух полков:

10-й гв. АП ДД, командир – подполковник Н.М. Кичин;

20-й гв. АП ДД, командир – подполковник С.А. Гельбак;

– 7-я гв. АД ДД под командованием полковника Ф.С. Широкого, состояла из двух полков:

9-й гв. АП ДД, командир – подполковник А.И. Аверьянов;

21-й гв. АП ДД, командир – подполковник В.И. Морозов.

В рассматриваемый период полки 3-го гв. корпуса базировались в г. Белая Церковь и аэродроме Жуляны под Киевом. В апреле 1944 г. экипажи корпуса нанесли два бомбовых удара по румынскому порту Констанца и один – по порту Галац. По г. Севастополю за апрель—май 1944 г. было нанесено девять бомбовых ударов (см. табл. 53)<sup>2</sup>.

Самым драматичным для 10-го гв. АП был вылет 4 мая в район Севастополя. Над значительной частью Украины была сильная облачность, проходили грозовые дожди, а разведка погоды не была организована. Взлететь успели 11 экипажей, но только один выполнил боевое задание. Остальные девять самолетов или вернулись, или сели на свои запасные аэродромы. Один экипаж не вернулся с боевого задания<sup>3</sup>. С 6 на 7 мая 1944 г. экипажи 3-й гв. АД ДД принимали участие в налете на позиции противника на Сапун-горе. Успех налета обеспечила организация сухопутными войсками системы светонаведения самолетов на цель, что помогло бомбардировщикам точно выходить на цель и прицельно сбрасывать бомбы<sup>4</sup>.

Одним из ярких представителей героев АДД, освобождавших Крым, был дважды герой Советского Союза В.В. Сенько. 7 и 8 мая 1944 г. он в качестве штурмана экипажа самолета-лидера обнаружил и осветил цели южнее и юго-

---

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. М., 2004. С. 206.

<sup>2</sup> Краткая история 226-го полка дальней авиации. Воронеж, 2015. С. 38.

<sup>3</sup> Бровко И.К. Годы грозовые: история 10-го гвардейского полка. Воронеж, 2016. С. 54.

<sup>4</sup> Кот А.Н. Отечества крылатые сыны. Днепропетровск, 1989. С. 207.

восточнее Севастополя, по которым наносили удары не только экипажи 10-го гв. АП из 3-й гв. АД, но и всего 3-го гв. АК АДД<sup>1</sup>.

Итогом участия 3-го гв. АК АДД в период с 8 апреля по 12 мая 1944 г. стали 186 самолетовылетов по Румынии и 503 по г. Севастополь. На врага было сброшено 189,240 т. бомбовой нагрузки в Румынии и 488,010 т. в Крыму<sup>2</sup>. Результатам боевой работы 3-го АК АДД в Крымской операции стало присвоение 20-му гв. АП и 7-й гв. АД ДД почетных наименований «Севастопольских»<sup>3</sup>.

Командиром 4-й гв. АК АДД до 19 апреля 1944 г. был генерал-полковник авиации С.П. Ковалёв, а в дальнейшем – генерал-майор авиации Г.С. Счетчиков. В рассматриваемый период корпус базировался в г. Конотоп Сумской области. В состав корпуса входили две дивизии, полки которых принимали участие в освобождении Крыма:

– 4-я гв. АД ДД под командованием полковника И.И. Кожемякина, состояла из трех полков:

13-й гв. АП ДД, командир – подполковник К.П. Дмитриев;

15-й гв. АП ДД, командир – подполковник С.А. Ульяновский;

27-й гв. АП ночных охотников блокировщиков (НОБ) ДД, командир – подполковник М.П. Дедов-Дзядушинский.

– 5-я гв. АД ДД под командованием полковника П.Е. Тимашева, состояла из двух полков:

14-й гв. АП ДД, командир – подполковник Г.И. Якименко;

22-й гв. АП ДД, командир – подполковник И.Ф. Галинский.

Экипажами 4-го гв. АК АДД в апреле 1944 г. было выполнено 172 самолетовылета на разрушение морских и речных портов Констанца, Галац, Севастополь (см. табл. 54)<sup>4</sup>. В качестве характеристик цели летчиками указывалось, что в Констанце огонь ПВО заградительный, не очень

---

<sup>1</sup> Котельников В.Р. Дальняя авиация. Первые 90 лет. М., 2004. С. 159.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20562. Оп. 0000001. Д. 0015. Л. 75.

<sup>3</sup> Гунбин Н.А. В грозном небе. Ярославль, 1984. С. 153.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 20516. Оп. 0000001. Д. 0023. Л. 12-16.



интенсивный и прицельный. Экипажи отмечали, что по ночам авиационного противодействия нет. А в налете на город и порт Галац в одной из атак стрелки советских бомбардировщиков сбили вражеский истребитель. Наиболее сильная ПВО отмечалась в налетах на порт Севастополь. На 15 апреля город и порт Севастополь были прикрыты 6-ю батареями ЗА крупного и среднего калибра, 10-15 точками МЗА. Кроме того, отмечалось и наличие отдельных аэростатов заграждения на высотах 2500-3000 м<sup>1</sup>.

Существенное влияние на результаты бомбовых ударов самолетов 4-го гв. АК АДД оказало состояние летного поля в местах базирования. В условиях весенней распутицы апреля 1944 г. далеко не все экипажи были способны выполнить взлет и посадку с расчетной бомбовой нагрузкой. Установление хорошей погоды в мае способствовало высыханию грязи и затвердеванию покрытия летного поля, что сказалось на увеличении средней бомбовой нагрузки на один самолет с 1175 кг до 1450 кг. Улучшение взлетно-посадочных характеристик аэродромов позволило привлекать к боевой работе большее количество экипажей обладавших меньшей квалификацией.

По данным отчетных документов, ночные охотники блокировщики из 27-го гв. АП ДД в мае 1944 г. совершили 4 групповых вылета по блокированию аэродромов и ПВО в районе г. Севастополь, атакам кораблей в бухте Казачья<sup>2</sup>. При бомбардировке бухты восемь бомбардировщиков были пойманы в лучи прожекторов, один самолет имел повреждения от огня ЗА.

Таким образом, экипажами 4-го гв. АК АДД в апреле и мае 1944 г. на разрушение морских и речных портов Констанца, Галац, Севастополь, было выполнено 487 самолетовылета. На противника в Румынии было сброшено 145,220 т. а в г. Севастополь 447,095 т.<sup>3</sup> По результатам боевой деятельности 15-му и 22-му гв. АП ДД были присвоены почетные наименования «Севастопольских».

---

<sup>1</sup> Там же. Л. 17.

<sup>2</sup> ЦАМО. Ф. 20061. Оп. 0000001. Д. 0016. Л. 25.

<sup>3</sup> ЦАМО. Ф. 20516. Оп. 0000001. Д. 0023. Л. 21, 28.

Еще одним корпусом, принимавшим участие в операции по освобождению Крыма, являлся 6-й АК АДД. Его командиром был генерал-лейтенант авиации Г.Н. Тупиков. В боевых действиях на территории Крыма принимала участие только одна дивизия корпуса:

– 50-я АД ДД, под командованием генерал-майора авиации Ф.И. Меньшикова. Дивизия состояла из двух полков:

5-го гв. АП ДД, командир – подполковник Н.М. Шошин;

24-го гв. АП ДД, командир – подполковник П.А. Таран.

На начало марта 1944 г. самолеты 50-й АД ДД базировались на аэродроме Станиславчик и Ротмистровка Черкасской области. В апреле 1944 г. боевые действия частей 50-й АД определялись наступательными операциями 2-го и 3-го Украинских фронтов на Львовском, Кишиневском и Одесском направлениях, действиями 4-го Украинского фронта, направленными на освобождение Крыма. На разрушение портов в Румынии экипажами 50-й АД ДД было выполнено 74 самолетовылета, по г. Севастополь – 214 (см. табл. 55)<sup>1</sup>. На противника в Румынии сброшено 75,525 т., в Крыму 214,293 т.

В составе 5-го гв. АП ДД в Крымской наступательной операции принимал участие экипаж самолета, в котором все члены были удостоены звания Героя Советского Союза: заместитель командира эскадрильи гвардии капитан В.Н. Осипов (дважды), штурман корабля Б.П. Гушин и стрелок-радист В.И. Синицын. В составе 5-го гв. АП ДД в освобождении Крыма принимали участие Герои Советского Союза В.К. Давыдов, Ф.Ф. Дудник, А.П. Карпенко<sup>2</sup>. В 24-м гв. АП ДД над Крымом сражались дважды Герой Советского Союза, подполковник П.А. Таран и штурман его экипажа А.П. Карпенко, ставший Героем Советского Союза. Командир эскадрильи 24-го гв. АП ДД гвардии капитан С.И. Кретов сражался над Крымом в звании Героя Советского Союза, а свою вторую «Золотую звезду» получил после Великой Отечественной

---

<sup>1</sup> ЦАМО. Ф. 20114. Оп. 0000001. Д. 0142. Л. 1.

<sup>2</sup> Герои страны. URL: <http://www.warheroes.ru> (дата обращения: 12.08.2021).

войны<sup>1</sup>.

Таким образом, с поставленными задачами дивизия справилась успешно. По результатам боевой деятельности 5-й и 24-й гвардейские авиаполки получили почетные наименования «Севастопольских», а 50-ая авиационная дивизия дальнего действия стала «Крымской»<sup>2</sup>.

Вместе с тем, следует отметить плохое качество покрытия взлетно-посадочных полос, раскисший грунт, влиявшие на снижение объема боевой нагрузки на самолет, проблемы со стороны тылового обеспечения, приводившие к простаиванию самолетов, нехватку запасных частей, в основном к самолетам иностранного производства. Кроме того, плохие метеорологические условия в районах полета и цели снижали количество боевых вылетов и качество бомбометания и не всегда позволяли объективно оценить результаты атак. По опыту проведения Крымской наступательной операции 15 мая 1944 г. была выпущена директива командующего ВВС<sup>3</sup>, в которой требовалось прекратить постановку боевых задач авиационным корпусам и дивизиям на один вылет, что способствовало повышению уровня планирования и более эффективному выполнению заданий<sup>4</sup>.

Общими итогами боевой деятельности АДД в период Крымской наступательной операции было выполнение экипажами 1984 самолетовылетов и сброс на противника 1997,55 т. бомбового груза (см. табл. 56)<sup>5</sup>.

В операции по освобождению Крыма участвовали два летчика АДД являвшихся уже дважды Героями Советского Союза В.Н. Осипов и П.А. Таран, три летчика получившие это звание впоследствии С.И. Кретов, В.В. Сенько, Е.П. Федоров и более двадцати летчиков уже являвшихся на тот момент или ставших впоследствии Героями Советского Союза. Всем полкам

---

<sup>1</sup> СВМЗ инв. №78146 «Герои битвы за Севастополь». 2018. С. 128, 264.

<sup>2</sup> Давыдов А.И. От Хотунка до Энгельса. Тверь, 2015. С. 240.

<sup>3</sup> Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Сборник документов. М., 1960. Вып. № 5. С. 52.

<sup>4</sup> ЦАМО. Ф. 22853. Оп. 0161178с. Д. 0009. Л. 15.

<sup>5</sup> ЦАМО: Ф. 20505. Оп. 0000001. Д. 16. Л. 60-68.

АДД, принимавшим участие в освобождении г. Севастополь, в приказе ВГК № 111 от 10 мая 1944 г. была объявлена благодарность<sup>1</sup>.

Таким образом, роль Авиации дальнего действия в разгроме обороны противника в Крымской наступательной операции заключалась в срыве эвакуации и ликвидации узлов обороны немецких войск в районе г. Севастополя. Экипажи в составе полков, дивизий и корпусов выполняли налеты по ночам. С целью недопущения подвоза подкрепления немецко-румынских войск и техники и эвакуации войск противника из Крыма, Авиация дальнего действия наносила удары по крупным транспортным узлам и портам Констанца и Галац, в дальнейшем по Севастопольскому укрепленному району. Их целью было разрушение узлов обороны города, содействие наступлению советских сухопутных войск 51-й и Отдельной Приморской армий перед основным штурмом Сапун-горы, а также для развития наступления на г. Севастополь. После взятия рубежа Сапун-горы, Авиация дальнего действия действовала по бухтам Севастополя. Два полка из состава Авиации дальнего действия выполняли задачи подавления средств ПВО и расчистки воздуха перед налетом основной группы бомбардировщиков.

На результаты боевой работы негативно повлияли такие факторы, как плохое качество покрытия взлетно-посадочных полос и раскисший грунт, приводившие к снижению объема боевой нагрузки на самолет. Со стороны тылового обеспечения выявлена нехватка запасных частей, в основном к самолетам иностранного производства, что приводило к простаиванию техники.

По итогам Крымской наступательной операции один полк Авиации дальнего действия был награжден орденом Красного Знамени, почетные наименования «Севастопольских» присвоены двум дивизиям и шести полкам, одна дивизия стала «Крымской».

---

<sup>1</sup> Освобождение городов: Справочник по освобождению городов. М., 1985. С. 216.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В годы Великой Отечественной войны Крым стал ареной самых ожесточенных и кровавых сражений, символом трагических потерь, жертвенности и массового героизма советских воинов, солдат и офицеров, летчиков и моряков. В Крыму в 1941—1942 гг. Красная армия потерпела ряд тяжелых поражений. И здесь же, в Крымской наступательной операции, в мае 1944 г., одержала одну из самых славных побед.

Подготовка и боевые действия авиации в период подготовки и проведения Крымской наступательной операции оказали значительное влияние на ход и результаты действий 4-го Украинского фронта, Отдельной Приморской армии и Черноморского флота.

Подготовительный период освободительной операции продолжался более пяти месяцев, с 27 октября 1943 г. по 7 апреля 1944 г. Сама Крымская наступательная операция длилась 35 дней, с 8 апреля по 12 мая 1944 г. Рассматривая ход и оценивая результаты Крымской наступательной операции, можно констатировать, что ее успех был достигнут благодаря взаимодействию сухопутных войск, флота и крупных сил авиации. В Крымской наступательной операции потери советских войск составили убитыми около 17,5 тыс. чел., что намного меньше, чем потери противника – около 34 тыс. убитых.

Результатом комплексного изучения и научной реконструкции подготовки и хода боевых действий 4-й, 8-й ВА, ВВС ЧФ, АДД, ГВФ и Авиации войск ПВО над территорией Крымского полуострова в период с октября 1943 г. по май 1944 г., а также в новейшем историческом обобщении их итогов и уроков, стали следующие выводы:

Несмотря на значительное количество научных трудов по проблеме освобождения Крымского полуострова в период Великой Отечественной войны, крайне разрозненными, несистематичными и необобщенными остаются факты участия и роли советской авиации в период боевых действий за освобождение Крыма.

Историю подготовки и проведения Крымской наступательной операции характеризует широкое разнообразие источников. Однако исследований по оценке вклада советской авиации и ее роли в период подготовки и проведения Крымской наступательной операции до сих пор не проводилось. Отсутствие в отечественной и зарубежной исторической науке целостного, обстоятельного и объективного военно-исторического исследования по этой теме, а также необходимость переосмысления ряда исторических событий, что связано с появлением ряда рассекреченных архивных материалов по участию советской авиации в боевых действиях по освобождению Крыма, со значительным расширением историографии и источниковой базы, делает тему исследования актуальной и практически востребованной.

Историографический обзор научной литературы, новейших исследований и архивных источников позволил выявить степень ее изученности и определить авторскую периодизацию проблемы. Выделены два периода боевых действий в процессе освобождения Крыма от фашистских захватчиков:

Первый период (с 25 октября 1943 г. по 7 апреля 1944 г.) – подготовка к проведению Крымской наступательной операции. Этот период характеризуется проведением боевых действий на подступах к Крымскому полуострову частями Северо-Кавказского фронта совместно с 4-й ВА и ВВС ЧФ над Керченским полуостровом и войсками 4-го Украинского фронта совместно с 8-й ВА и оперативной группой ВВС ЧФ над заливом Сиваш и Перекопским перешейком. ВВС ЧФ в боевых действиях выполняли и самостоятельные задачи по блокированию вражеской группировки в Крыму. Авиация войск ПВО осуществляла прикрытие переправ через Керченский пролив. Таким образом, в течение пятимесячного подготовительного периода была заложена основа для успешной борьбы с противником в ходе освобождения Крыма.

Второй период (с 8 апреля по 12 мая 1944 г.) – Крымская наступательная операция. Период характеризуется стремительными действиями наземных

войск, поддержанных авиацией 4-й и 8-й ВА во взаимодействии с ВВС ЧФ и АДД, что стало следствием извлечения уроков из первоначальных неудач, улучшения управления боевыми действиями командованием и штабами авиации 4-го Украинского фронта, Приморской армии и авиации Черноморского флота и успешной организации работы армейских тыловых служб. Рост боевого мастерства личного состава, самоотверженность и героизм большинства воинов 4-й и 8-й ВА, ВВС ЧФ, АДД, ГВФ и Авиации войск ПВО, пополнение и качественный рост материальной части, помощь Ставки ВГК и штабов ВВС Красной армии и флота, помогли советской авиации завоевать господство в воздухе.

Боевая обстановка на участке действий войск Северо-Кавказского фронта, а затем Отдельной Приморской армии в конце октября – середине декабря 1943 г. характеризуется использованием авиации 4-й ВА и ВВС ЧФ в целях обеспечения Керченско-Эльтигенской десантной операции и создания условий для освобождения Крыма. Интенсивность использования авиации прямым образом влияла на успехи проведения наземных боев, а в случае снабжения Эльтигенского десанта, оказалась единственным способом снабжения десантников.

За январь—февраль 1944 г. на Керченском полуострове проводились несколько частных наступательных операций при поддержке авиации, позволивших создать условия для дальнейшего освобождения Крыма. В феврале-апреле 1944 г. основные усилия советской авиации на этом участке фронта сосредоточились на завоевании превосходства в воздухе и прикрытии войск на переправах через Керченский пролив и плацдарма в Крыму. Вместе с тем, авиация Черноморского флота и 4-й ВА обеспечивала связь и снабжение партизанского движения в Крыму.

Значительная роль в планах по освобождению Крыма отводилась действиям Военно-воздушных сил Красной армии и Черноморского флота. Цели, задачи и состав сил авиационных частей обсуждались и ставились на совещаниях фронтового уровня. Штабы воздушных армий и Военно-

воздушных сил Черноморского флота занимались планами накопления материальных резервов, взаимодействием и связью с подразделениями фронтов и флота. Материально-технический уровень советской авиации позволял вести боевые действия в дневное и в ночное время, над сушей и водной поверхностью и рассчитывать на проведение успешных боевых действий. Для достижения поставленных целей по освобождению Крыма, летчикам предстояло защищать переправы советских войск через Керченский пролив, громить вражескую авиацию на аэродромах и завоевать превосходство в воздухе, обеспечить блокаду вражеских войск на полуострове.

Военно-стратегическая обстановка на южном фланге советско-германского фронта в октябре-ноябре 1943 г. позволяла начать операцию по освобождению Крыма. В этот период была предпринята попытка освобождения Крыма силами частей 4-го Украинского фронта при поддержке 8-й ВА. Однако из-за недостатка некоторых видов ресурсов, некомплекта войск и рассогласованности действий авиации и наземных частей, советским войскам удалось захватить только два плацдарма на севере Крыма. Основными направлениями боевой работы 8-й ВА в период с ноября 1943 г. по январь 1944 г. стали прикрытие советских войск на переправах и плацдарме в Крыму, транспортная блокада крымской группировки противника и ликвидация германских войск на левом берегу Днепра. На Сивашском плацдарме действия авиации обеспечили удержание плацдармов на севере Крыма и способствовали функционированию переправ через Сиваш. На крымском направлении, подразделения 8-й ВА получили опыт взаимодействия со станциями наведения, борьбы с морскими целями и свободной охоты как на воздушных коммуникациях противника, так и в его тылу. В феврале 1944 г., после ликвидации Никопольского плацдарма на берегу Днепра, Крым стал главным направлением боевой работы авиации 8-й ВА. Основными боевыми задачами для 8-й ВА в период март-апрель 1944 г. стало прикрытие и снабжение плацдармов советских войск на севере Крыма и



разрушение военной инфраструктуры противника в Крыму. Тыловыми службами 8-й ВА обеспечивалась боевая работа оперативного соединения Военно-воздушных сил Черноморского флота в Северной Таврии, занимавшейся транспортной блокадой немецко-румынских войск в Крыму.

Военно-воздушные силы Черноморского флота и авиация Гражданского воздушного флота решали, как самостоятельные боевые задачи, направленные на обеспечение деятельности партизанского движения в Крыму, так и задачи в условиях оперативного подчинения воздушным армиям. Тыловые службы 8-й ВА обеспечивали ресурсами боевую работу Скадовской авиагруппы ВВС ЧФ. В боях над Керченским проливом авиация 4-й ВА приобрела опыт взаимодействия с радиолокационными станциями наведения и с подразделениями ВВС ЧФ и авиацией войск ПВО.

Военно-воздушные силы Черноморского флота в рассматриваемый период совершали удары по объектам и коммуникациям южного побережья Крыма и Керченского полуострова, боролись с плавсредствами противника в портах Евпатория, Севастополь, Ялта, Киик-Атлама, Судак, Феодосия и Керчь. Кроме того, задачами для ВВС ЧФ являлась воздушная разведка акваторий Черного и Азовского морей, поддержка партизанского движения и агитационное воздействие на противника в Крыму. С целью блокады немецко-фашистских войск в Крыму на морских и воздушных коммуникациях в северо-западной части Черного моря, была создана Скадовская авиационная группа на освобожденной территории Херсонской области. Это не только соответствовало задаче полной изоляции немецко-румынских войск в Крыму, но и создавало благоприятные условия для дальнейшего наступления советских сухопутных войск на правобережную Украину и в Крым.

Блокирование Крыма с моря и недопущение эвакуации немецко-румынских войск оставалось основной задачей ВВС ЧФ. В канун начала Крымской наступательной операции Скадовская авиагруппа была реорганизована в Военно-воздушные силы Северной Таврии и подчинены 8-й ВА. Однако временный характер соединения негативно сказался на уровне

обеспеченности ГСМ и боеприпасами, что сказалось на низкой активности действий советской авиации. Таким образом, задача по блокаде морских коммуникаций противника с Крымом не была полностью достигнута, однако сыграла значительную роль в ослаблении крымской группировки противника.

Первоначально, с ноября 1943 г. по январь 1944 г., задачи противовоздушной обороны советских переправ через Керченский пролив были возложены на артиллерию ПВО Отдельной Приморской армии. Затем, с февраля 1944 г., для прикрытия переправ и района строительства канатной дороги через Керченский пролив задачи ПВО были возложены на авиацию и войска ПВО при взаимодействии со станциями наведения 4-й ВА.

Активная и весьма результативная боевая работа авиации Войск противовоздушной обороны над Керченским проливом продолжалась до начала Крымской наступательной операции. Уже в мае 1944 г. полки авиации Войск ПВО перебазировались на запад, вслед наступающим советским армиям.

Авиационные соединения и части Гражданского воздушного флота принимали заметное участие в подготовке Крымской наступательной операции. В период подготовки освобождения Крыма части и отряды находились в оперативном подчинении воздушных армий и авиации флота, а группа 1-й авиационной транспортной дивизии непосредственно подчинялась Ставке ВГК. Они обеспечивали боевые действия военной авиации, наземных войск, флота и крымских партизан.

Благодаря «воздушному мосту», организованному частями ГВФ, с ноября 1943 г. по апрель 1944 г. в Крыму активизировалось партизанское движение. Отряды крымских партизан испытывали острую нужду в боеприпасах, медикаментах и продовольствии, были скованны в маневре наличием раненых и больных, что снижало их боеспособность и маневренность. Единственным способом связи с «большой землей» и снабжения крымских партизан являлась авиация, которая в основном действовала по ночам, в сложных погодных условиях, над территорией, контролируемой противником.

Анализ развития боевых действий 4-й, 8-й ВА, ВВС ЧФ, АДД в Крымской наступательной операции. позволяет констатировать следующие достижения:

– значительное превосходство в воздухе советской авиации, что позволило провести стремительное авиационное наступление с передислокацией авиационных частей вслед наступающим наземным армиям;

– концентрация воздушных сил различных видов авиации позволило разрушить оборону противника и нанести поражение вражеским войскам при освобождении Севастополя;

– накопленный боевой опыт позволил различным видам советской авиации осуществлять боевое взаимодействие как между воздушными частями, так и совместно с наземными армиями фронтов и Черноморским флотом.

Проведенная подготовительная работа по обмену опытом среди летного состава, командиров и штабных работников по тактической и боевой подготовке, оправдала себя в бою. В период освобождения Крыма фронтовыми воздушными армиями и ВВС ЧФ в боевых действиях использовалась тактика авиационного наступления, позволившая оперативно перемещать воздушные части и соединения вслед за наступающими порядками советских войск. Ввиду стремительности действий авиации в операции не применялись радиолокационные станции наведения.

Авиации 4-й и 8-й ВА предстояло обеспечивать наземные силы фронтов разведывательной информацией, координировать и поддерживать действия наступающих передовых отрядов и групп. На ВВС ЧФ была возложена основная роль в обеспечении связи и снабжения Крымских партизан, морской блокады Крыма и разгроме плавсредств противника во время его эвакуации.

Важную роль в период штурма Севастополя оказала Авиация дальнего действия. Массированные ночные удары бомбардировщиков помогли наступающим частям Красной армии сломить оборону на Сапун-горе и других важных высотах, окружающих город.

Главным вкладом фронтовой авиации в Крымской наступательной

операции было активное и результативное содействие наземным войскам 4-го Украинского фронта в прорыве немецкой обороны на севере Крыма и поддержка наступления частей Отдельной Приморской армии с востока. Но и цена победы в Крымской наступательной операции для советской авиации велика.

С освобождением Крыма стратегическая обстановка на Черном море коренным образом изменилась. Советский Союз получил преимущества в системе базирования флота и авиации, возможность оказывать поддержку на приморском фланге наступлению Красной армии на Балканы. Количественный и качественный боевой состав советской авиации, дислоцировавшийся в Крыму, позволял не только эффективно обеспечивать оборону полуострова, но и оказывать воздействие на военную инфраструктуру Румынии и Болгарии.

Основными недочетами и негативными факторами в боевой работе советской авиации в период подготовки освобождения Крыма являются зависимость интенсивности использования авиации от погодных условий и низкий уровень тактической и боевой подготовки значительного числа летного состава. В условиях присутствия на этом участке фронта одних из наиболее подготовленных частей люфтваффе, использовавших бетонные полосы аэродромов, позволяющих выполнять боевые действия в любых погодных условиях и имевших широкую сеть радиолокационных установок, летчики советской авиации несли неоправданно большие потери. Отрицательно сказались на уровне боевого напряжения воздушных армий проблемы своевременного тылового обеспечения, отсутствие горюче-смазочных материалов и перебои с доставкой на передовые аэродромы некоторых видов вооружений.

Тем не менее, при освобождении Крыма значительное количество летчиков были удостоены правительственных наград, получили звания Героя Советского Союза. Рост военного искусства командования, массовый героизм и боевые успехи и мастерство советских военных летчиков 4-й и 8-й

воздушных армий, Военно-воздушных сил Черноморского флота и Авиации дальнего действия, гражданского воздушного флота и Авиации войск противовоздушной обороны над Крымским полуостровом в период с октября 1943 г. по май 1944 г. отмечены личными наградами и благодарностями командования. Из 238 воинов, удостоенных звания Героя Советского Союза за подвиги при освобождении Крыма, 155 были представителями авиации. В приказах НКО и Ставки ВГК неоднократно были отмечены успехи частей и соединений воздушных армий.

Данное исследование показывает, что в операции по освобождению Крыма советская авиация выполнила поставленные задачи. Подводя итог, можно с уверенностью заявить о значительной положительной роли, которую сыграли действия советской авиации в ходе подготовки и проведения Крымской наступательной операции. Авиация 8-й ВА обеспечивала прикрытие наступающих частей 4-го Украинского фронта со стороны залива Сиваш, а 4-я ВА участвовала в освобождении Керченского полуострова и Южного берега Крыма. Военно-воздушные силы Черноморского флота являлись основной действующей силой флота и обеспечили поддержку наступающим частям на приморском фланге. В операции по освобождению Крыма ВВС ЧФ действовали как со стороны Кавказа, так и со стороны Северной Таврии, а также на коммуникациях противника на дальних рубежах. АДД и приданные полки ГВФ обеспечили массированное воздействие на противника как в Крыму так на территории Румынии, выполняли транспортные и связные задачи для всех видов авиации и штабов сухопутных войск.

Боевой опыт, полученный командованием и личным составом авиационных частей советской военной авиации в период подготовки и проведения Крымской наступательной операции, сыграл неоценимую роль в ходе боевых действий на завершающем этапе Великой Отечественной войны и стал залогом ее дальнейших побед.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

## Источники

### *Архивные источники*

#### **Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО).**

1. ЦАМО. Ф. 33. Фонд Главного Управления кадров НКО. Оп. 0004798. Д. 0067.
2. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686043. Д. 0098.
3. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 3054.
4. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 3430.
5. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 3685.
6. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4022.
7. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4059.
8. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4213.
9. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4271.
10. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4329.
11. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686044. Д. 4684.
12. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686196. Д. 0558.
13. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686196. Д. 0992.
14. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0686196. Д. 2304.
15. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 1174.
16. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 1376.
17. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 1390.
18. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 1852.
19. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 2290.
20. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 3419.
21. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 5258.
22. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690155. Д. 6082.
23. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0690306. Д. 0197.

24. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0717037. Д. 0055.
25. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0717037. Д. 0056.
26. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0793756. Д. 0024.
27. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0793756. Д. 0044.
28. ЦАМО. Ф. 33. Оп. 0793756. Д. 0060.
29. ЦАМО. Ф. 51. Фонд Северо-Кавказского фронта. Оп. 0000932. Д. 0576.
30. ЦАМО. Ф. 244. Фонд 4-го Украинского фронта. Оп. 0003000. Д. 0010.
31. ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0455.
32. ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0503.
33. ЦАМО. Ф. 303. Фонд 2-й гвардейской армии. Оп. 0004005, Д. 0358.
34. ЦАМО. Ф. 319. Фонд 4-й воздушной армии. Оп. 0004798. Д. 0066.
35. ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0067.
36. ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0143.
37. ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0144.
38. ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0170.
39. ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0264.
40. ЦАМО. Ф. 346. Фонд 8-й воздушной армии. Оп. 0005755. Д. 0049.
41. ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0095.
42. ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0127.
43. ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0170.
44. ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0172.
45. ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0195.
46. ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196.
47. ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0213.
48. ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0250-1.
49. ЦАМО. Ф. 368. Фонд 16-й воздушной армии. Оп. 0006480. Д. 0069.
50. ЦАМО. Ф. 407. Фонд 51-й армии. Оп. 0009837. Д. 0846.
51. ЦАМО. Ф. 449. Фонд Отдельной Приморской армии. Оп. 0009921. Д. 0005.

52. ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 014.
53. ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0141.
54. ЦАМО. Ф. 500. Трофейный фонд. Оп. 0012480. Д. 0082.
55. ЦАМО. Ф. 500. Оп. 0012480. Д. 0097.
56. ЦАМО. Ф. 20002. Фонд 1-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0002.
57. ЦАМО. Ф. 20014. Фонд 2-й гвардейской истребительной авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0029.
58. ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0057.
59. ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0058.
60. ЦАМО. Ф. 20016. Фонд 2-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия. Оп. 0000001. Д. 0025.
61. ЦАМО. Ф. 20034. Фонд 6-й гвардейской истребительной авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0030.
62. ЦАМО. Ф. 20061. Фонд 14-й гвардейской бомбардировочной авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0016.
63. ЦАМО. Ф. 20065. Фонд 15-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0007а.
64. ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018.
65. ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0292932. Д. 0012.
66. ЦАМО. Ф. 20114. Фонд 50-й авиационной дивизии дальнего действия. Оп. 0000001. Д. 0142.
67. ЦАМО. Ф. 20171. Фонд 132-й бомбардировочной авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0053.
68. ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0066.
69. ЦАМО. Ф. 20202. Фонд 206-й штурмовой авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0027.
70. ЦАМО. Ф. 20206. Фонд 214-й штурмовой авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0086.



71. ЦАМО. Ф. 20214. Фонд 229-й истребительной авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0020.
72. ЦАМО. Ф. 20215. Фонд 230-й штурмовой авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0029.
73. ЦАМО. Ф. 20290. Фонд 329-й истребительной авиационной дивизии. Оп. 0000001. Д. 0023.
74. ЦАМО. Ф. 20505. Фонд 2-го гвардейского авиационного корпуса дальнего действия. Оп. 0000001. Д. 0016.
75. ЦАМО. Ф. 20514. Фонд 3-го истребительного авиационного корпуса. Оп. 0000001. Д. 0071.
76. ЦАМО. Ф. 20516. Фонд 4-го гвардейского бомбардировочного авиационного корпуса. Оп. 0000001. Д. 0023.
77. ЦАМО. Ф. 20533. Фонд 7-го штурмового авиационного корпуса. Оп. 0000001. Д. 0051.
78. ЦАМО. Ф. 20562. Фонд 3-го гвардейского авиационного корпуса дальнего действия. Оп. 0000001. Д. 0015.
79. ЦАМО. Ф. 22037. Фонд 25-го бомбардировочного авиационного полка. Оп. 0292932. Д. 0012.
80. ЦАМО. Ф. 22088. Фонд 38-го истребительного авиационного полка. Оп. 0575799. Д. 0001.
81. ЦАМО. Ф. 22152. Фонд 60-го гвардейского ночного бомбардировочного авиационного полка. Оп. 0143848с. Д. 0002.
82. ЦАМО. Ф. 22626. Фонд 367-го бомбардировочного авиационного полка. Оп. 0224757с. Д. 0004.
83. ЦАМО. Ф. 22853. Фонд 999-го штурмового авиационного полка. Оп. 0161178с. Д. 0009.
84. ЦАМО. Ф. 23033. Фонд 807-го штурмового авиационного полка. Оп. 0200224с. Д. 0005.

**Центральный Военно-морской архив (ЦВМА).**

85. ЦВМА. Ф. 3. Фонд наградных дел Краснознаменного Балтийского флота. Оп. 1. Д. 1424.
86. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 944.
87. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 493.
88. ЦВМА. Ф. 4. Фонд наградных дел Краснознаменного Черноморского флота. Оп. 1. Д. 22925.
89. ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 24001.
90. ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 5987.
91. ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 5992.
92. ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 7552.
93. ЦВМА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 7625.
94. ЦВМА. Ф. 4. Оп. 141. Д. 13113.
95. ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 5973.
96. ЦВМА. Ф. 4. Оп. 18279. Д. 7560.
97. ЦВМА. Ф. 920. Фонд наградных дел ВВС Черноморского флота. Оп. 2. Д. 300.
98. ЦВМА. Ф. 2211. 71-я авиационная бригада ВВС Черноморского флота. Оп. 41. Д. 21.

**Государственный архив Республики Крым (ГАРК).**

99. ГАРК. Ф. П-151. Фонд оперативной группы Крымского штаба партизанского движения при Крымском областном комитете ВКП (б), г. Симферополь Крымской области. Оп. 1. Д. 328.
100. ГАРК. Ф. П-156. Справки, боевые отзывы и характеристики командиров воинских частей и соединений об их участии в боях за освобождение Крыма. 1944—1945 гг. Оп. 1. Д. 171.
101. ГАРК. Ф. П-849. Фонд партийного архива Крымского областного комитета Компартий Украины, г. Симферополь Крымской АССР. Оп. 2. Д. 290.

**Филиал ФГБУ «ЦВММ» МО России «Музей Черноморского флота»**

102. Инв. № 45/14, Карты-схемы полетов авиации ЧФ в 1941–1944 г. 9 л.

**ГБУ РК «Восточно-Крымский историко-культурный музей-заповедник».**

103. ТИ-2704. «4-я Воздушная армия в Великой Отечественной войне. Сборник воспоминаний ветеранов 4-я Воздушной армии». – Монино. Издательство Военно-Воздушной Краснознаменной академии, 1968. – 644 с.

**ФГБУК «Севастопольский военно-исторический музей-заповедник».**

104. СВИМЗ инв. №78146 «Герои битвы за Севастополь. Сборник». – Севастополь: Государственный музей героической обороны и освобождения Севастополя», 2018. – 496 с.

**Народный музей истории 943-го Констанцкого Краснознаменного морского ракетно-авиационного полка ВВС Черноморского флота.**

105. НМ 943-го МРАП, инв. №286. Альбом боевого пути полка. – 50 л.

**Музей Авиации Черноморского флота России**

106. МВВС ЧФ, д.25. Статьи из газет, журналов. 1941-1945. – 182 л.

#### *Опубликованные источники*

#### **Сборники документов и материалов**

107. Великая Отечественная война. 1941—1945: документы и материалы / М-во обороны Рос. Федерации; общ. ред. С. К. Шойгу. – М., 2014. –Т. 1: Роль Крыма в войне / авт.-со ст.: А. М. Соколов. – Москва: Проф. Медиа, 2014. – 366 с.

108. Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: сборник документов / ред.-сост. А.В. Исаев и др. – Москва: Яуза-каталог, 2017. – 397 с.

109. Крым в документах ставки ВГК, 1941—1944 гг.: К 55-летию Великой Победы / В. М. Брошеван, Л. Максимов. – Симферополь: Типография ЦНТИ, 2000. – 147 с.

110. Крым в период Великой Отечественной войны. 1941–1945: сборник документов и материалов / введ. М. Акулова. – Симферополь: Таврия, 1973. – 487 с.

111. Крым, 1944: документы и материалы / под общ. ред. С. Н. Ткаченко. – Феодосия: РИО НИЦ, 2017. – 330 с.

112. Русский архив: Великая Отечественная. Ставка Верховного Главнокомандования: Документы и материалы. 1943 год. – Москва: ТЕРРА, 1999. – Т. 16 (5-3). — 360 с.

113. Русский архив: Великая Отечественная. Ставка Верховного Главнокомандования: Документы и материалы 1944—1945. – Москва: ТЕРРА, 1999. — Т. 16 (5-4). – 368 с.

114. Севастопольская эпопея 1941–1944 в официальных документах: сводки, приказы, распоряжения, донесения, публикации / ред.-сост.: В. Б. Иванов. – Севастополь: Библекс, 2004. – 319 с.

115. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Сборник документов. Вып. № 3 (ноябрь 1942 г. – декабрь 1943 г.). – Москва: Военное издательство МО СССР, 1959. – 324 с.

116. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Сборник документов. Вып. № 5 (январь 1944 г. – май 1945 г.). – Москва: Военное издательство МО СССР, 1960. – 182 с.

#### **Документы личного происхождения**

117. Авдеев, М. В. У самого Черного моря / М. В. Авдеев. – Москва: ДОСААФ, 1975. – 174 с.

118. Бабийчук, А. Н. Человек, небо, космос / А. Н. Бабийчук. – Москва: Воениздат, 1979. – 271 с.

119. Белозеров, И. П. В небе Таврии / И. П. Белозеров. – Симферополь: Таврия, 1975. – 253 с.

120. Белоконь, К. Ф. В пылающем небе: Документальная повесть / К. Ф. Белоконь. – Харьков: Прапор, 1983. – 263 с.

121. Бирюзов, С. С. Суровые годы, 1941–1945 / С. С. Бирюзов. — Москва: Наука, 1966. – 560 с.

122. Василевский, А. М. Дело всей жизни / А. М. Василевский. – Москва: Политиздат, 1989. – 320 с.

123. Волынкин, И. Т. Над пятью морями / И. Т. Волынкин. – Москва: Воениздат, 1964. – 68 с.

124. Гарайс, М. 98-я пехотная дивизия (1939–1945) / пер. с нем. Л. Д. Ведерниковой. – Москва: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2013. – 356 с.
125. Гареев, М. Г. Штурмовики идут на цель / М. Г. Гареев. – Москва: ДОСААФ, 1972. – 271 с.
126. Гладков, В. Ф. Десант на Эльтиген / В. Ф. Гладков. – Москва: Воениздат, 1961. – 240 с.
127. Голованов, А. Е. Дальняя бомбардировочная / А. Е. Голованов. – Москва: ООО «Дельта НБ», 2004. – 436 с.
128. Голубева-Терес, О. Т. Звезды на крыльях / О. Т. Голубева-Терес. – Саратов: Приволжское издательство, 1974. – 215 с.
129. Голубева-Терес, О. Т. Ночные рейды советских летчиц. Из летной книжки штурмана У-2. 1941–1945 / О. Т. Голубева-Терес. – Москва: Центрполиграф, 2009. – 285 с.
130. Горностаев, Н. М. Мы воевали на Ли-2 / Н. М. Горностаев. – Москва: Молодая гвардия, 1990. – 190 с.
131. Горшков, С. Г. На южном приморском фланге (осень 1941 г. – весна 1944 г.) / С. Г. Горшков. – Москва: Воениздат, 1989. – 286 с.
132. Грылев, А. Н. Днепр – Карпаты – Крым. – Москва / А. Н. Грылев. — Москва: Наука, 1970. – 356 с.
133. Гунбин, Н. А. В грозном небе / Н. А. Гунбин. – Ярославль: Верхне-Волжское книжное издательство, 1984. – 223 с.
134. Денисов, К. Д. Под нами – Черное море / К. Д. Денисов. – Москва: Воениздат, 1989. – 320 с.
135. Дорохов, А. П. Герои черноморского неба / А. П. Дорохов. – Москва: Воениздат, 1972. – 136 с.
136. Емельяненко, В. Б. В военном воздухе суровом... / В. Б. Емельяненко. – Москва: Советская Россия, 1985. – 556 с.
137. Ерёменко, А. И. Годы возмездия. 1943–1945 / А. И. Ерёменко. – Москва: Финансы и статистика, 1985. – 424 с.

138. Ерёмин, Б. Н. Воздушные бойцы / Б. Н. Ерёмин. – Москва: Воениздат, 1987. – 304 с.
139. Ефремов, В. С. Эскадрильи летят за горизонт / В. С. Ефремов. – Москва: Воениздат, 1984. – 160 с.
140. Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации) / ред.-сост.: И. Ф. Шипилов, С. М. Федосеев. – Москва: Воениздат, 1959. – 312 с.
141. Зильманович, Д. Я. На крыльях Родины: Документальные очерки / Д. Я. Зильманович. – Алма-Ата: Жалын, 1985. – 320 с.
142. Иванов, А. Л. Скорость, маневр, огонь / предисл. А. И. Покрышкина / А. Л. Иванов. – Москва: ДОСААФ, 1974. – 304 с.
143. Исаев, В. В. За чистое небо / В. В. Исаев. – Харьков: Прапор, 1975. – 240 с.
144. Исаенко, Н. Ф. Вижу противника! / Н. Ф. Исаенко. – Киев: Политиздат, 1981. – 224 с.
145. Карданов, К. Л. Полет к Победе. Записки военного летчика / К. Л. Карданов. – Нальчик: Эльбрус, 1985. – 280 с.
146. Керчь героическая. Воспоминания, очерки, документы / сост. Н. А. Сирота. – Симферополь: Таврия, 1974. – 238 с.
147. Киньдюшев, И. И. К победным рассветам / И. И. Киньдюшев. – Москва: Воениздат, 1978. – 246 с.
148. Коваленко, В. И. Крылья Севастополя: Записки авиационного штурмана / В. И. Коваленко. – Киев: Политиздат Украины, 1988. – 239 с.
149. Королев, В. О. Гвардейцы первой штурмовой / В. О. Королев. – Москва: Воениздат, 1980. – 125 с.
150. Кот, А. Н. Отечества крылатые сыны: Записки штурмана / А. Н. Кот. – Днепропетровск: Проминь, 1989. – 295 с.
151. Лавриненков, В. Д. Возвращение в небо / В. Д. Лавриненков. – Москва: Воениздат, 1983. – 240 с.
152. Ласкин, И. А. У Волги и на Кубани / И. А. Ласкин. – Москва: Воениздат, 1986. – 303 с.

153. Липферт, Г. Дневник гауптмана люфтваффе. 52-я истребительная эскадра на Восточном фронте. 1942–1945 / Г. Липферт. – Москва: Центрполиграф, 2008. – 238 с.
154. Литвин, Г. А. Я был воздушным стрелком / Г. А. Литвин. – Симферополь: Таврия, 1990. – 141 с.
155. Литвин, Г. А. Высоты огневой юности / Г. А. Литвин, С. В. Грибанов, М. П. Пудич, А. С. Вотинцева. – Москва: Воениздат, 1990. – 296 с.
156. Магид, А. С. Гвардейский Таманский авиационный полк / А. С. Магид. – Москва: Издательство ДОСААФ, 1966. – 351 с.
157. Минаков, В. И. Герои Черноморского неба. Записки морского летчика / В. И. Минаков. – Санкт-Петербург: Геликон Плюс, 2002. – 720 с.
158. Минаков, В.И. Гневное небо Тавриды. / В. И. Минаков. – М.: ДОСААФ, 1985. – 352 с.
159. Недбайло, А. К. В гвардейской семье / А. К. Недбайло. – Киев: Политиздат Украины, 1975. – 208 с.
160. Павлов, Г. Р. Однополчане: Повесть / Г. Р. Павлов. – Москва: ДОСААФ, 1985. – 159 с.
161. Пальмов, В. В. Штурмовики над Днепром / В. В. Пальмов. – Киев: Политиздат, 1984. – 236 с.
162. Панов, Д. П. Русские на снегу: судьба человека на фоне исторической метели. Документальная повесть / Д. П. Панов. – Львов: Споллом, 2003. – 980 с.
163. Петров, М. И. В дни войны и мира / М. И. Петров. – Москва: Воениздат, 1982. – 191 с.
164. Пиккерт, В. От Кубани до Севастополя. Зенитная артиллерия вермахта в сражениях на Юге России. 1943–1944 / В. Пиккерт. – Москва: Центрполиграф, 2016. – 192 с.
165. Покрышкин, А. И. Крылья истребителя / А. И. Покрышкин. – Москва: Воениздат МВС СССР, 1948. – 140 с.
166. Пшеняник, Г. А. Долетим до Одера / Г. А. Пшеняник. – Москва: Воениздат, 1985. – 239 с.

167. Пьянков, В. А. Мой пятый океан: дневник гражданского летчика / В. А. Пьянков. – Сумы: Козацький вал, 2002. – 169 с.
168. Рытов, А. Г. Рыцари пятого океана / А. Г. Рытов. – Москва: Воениздат, 1968. – 400 с.
169. Савицкий, Е. Я. Полвека с небом / Е. Я. Савицкий. – Москва: Воениздат, 1988. – 413 с.
170. Свердлов, А. В. Воплощение замысла / А. В. Свердлов. – Москва: Воениздат, 1987. – 160 с.
171. Сивков, Г. Ф. Готовность номер один: шестьдесят лет спустя / Г. Ф. Сивков. – Москва; Жуковский: Кучково поле, 2006. – 416 с.
172. Ситковский, А. Н. В небе «Соколы»: Документальная повесть / А. Н. Ситковский; лит. запись А. Е. Чернаткиной). – Махачкала: Даг. кн. изд-во, 1990. – 288 с.
173. Стрельбицкий, И. С. Штурм / И. С. Стрельбицкий. – Москва: Воениздат, 1965. – 250 с.
174. Сумарокова, Т. Н. Пролети надо мной после боя / Т. Н. Сумарокова. – Москва: Политиздат, 1988. – 109 с.
175. Тищенко, А. Т. Ведомые «Дракона» / А. Т. Тищенко. – Москва: Воениздат, 1966. – 200 с.
176. Ушаков, С. Ф. Во имя победы: Очерки / С. Ф. Ушаков. – Москва: ДОСААФ, 1987. – 142 с.
177. Фёдоров, И. В. В небе оставили след / И. В. Фёдоров. – Киев: Политиздат Украины, 1990. – 320 с.
178. Цукасов, С. В. День первый – день последний / С. В. Цукасов. – Москва: Советская Россия, 1988. – 224 с.
179. Чернаткина, А. Е. От Кавказа до Берлина / А. Е. Чернаткина. – Москва: 2004. – 180 с.
180. Чечнева, М. П. Небо остается нашим / М. П. Чечнева. – Москва: Воениздат, 1976. – 238 с.



181. Штеменко, С. М. Генеральный штаб в годы войны / С. М. Штеменко; литературная запись Сомова Г. А. – Москва: Воениздат, 1989. – 560 с.

182. Wolfrum, W. Unbekannte Pflicht – Meine Erinnerungen als Jagd- und Kunstflieger 1923–2009 / W. Wolfrum. Moosburg: NeunundzwanzigSechs, 2009. – 314 p.

### **Материалы периодической печати**

183. Бек-Мамедов, А. Летно-тактическая конференция разведчиков / А. Бек-Мамедов // Крылья советов. – 1944. – 9 марта.

184. Захаров, М. Бомбардировщик Михаил Яшков / М. Захаров // Крылья советов. – 1944. – 9 марта.

185. Исаков, И. С. Крымская компания и новая обстановка на Черном море / И. С. Исаков // Морской сборник. – 1944. – № 5–6. С. 6–15.

186. Коротеев, В. Штурм Севастополя / В. Коротеев // Красная звезда. – 1944. – 10 мая.

187. Кривошлык, Г. Один против трех / Г. Кривошлык // Сталинское знамя. – 1944. – 19 апреля.

188. Прокофьев, Н. Херсонес Последние бои в Крыму / Н. Прокофьев // Красная звезда. – 1944. – 13 мая.

189. Прутков, С. Штурмовая авиация в битве за Севастополь / С. Прутков // Сталинское знамя – 1944. – 23 мая.

190. Пшеняник, Г. А. Авиация в десантной операции по форсированию Керченского пролива / Г. А. Пшеняник // Вестник воздушного флота. – 1944. – № 13. – С. 4–12.

191. Соболев, Л. Ночь под Севастополем / Л. Соболев // Сталинское знамя. – 1944. – 30 апреля.

192. Угрюмов, Б. Летчики-большевики / Б. Угрюмов // Черноморский летчик. – 1944. – 21 января.

193. Чепов, А. Действия наших штурмовиков в открытом море / А. Чепов // Черноморский летчик. – 1944. – 5 января.

194. Шовкопляс, Ю. Гвардии капитан Николаев и его работа / Ю. Шовкопляс // Сталинское знамя. – 1944. – 30 апреля.

## ЛИТЕРАТУРА

195. 943-й морской ракетноносный Краснознаменный Констанцкий авиационный полк. — Севастополь; Октябрьское: ОВР ВВС ЧФ, 2008. – 200 с.

196. Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне / Н. М. Лаврентьев, Р. С. Демидов, Л. А. Кучеренко, Ю. В. Храмов. – Москва: Воениздат, 1983. – 182 с.

197. Авиация Российского флота / Н. М. Лаврентьев, С. А. Гуляев, В. И. Минаков и др.; под ред. В. Г. Дейнеки. – Санкт-Петербург: Судостроение, 1996. – 288 с.

198. Акулов, М. Р. Керчь – город-герой / М. Р. Акулов. – Москва: Воениздат, 1980. – 176 с.

199. Анохин, В. А. Все истребительные авиаполки Сталина. Первая полная энциклопедия. Научно-популярное издание / В. А. Анохин, М. Ю. Быков. – Москва: Яуза-пресс, 2014. – 944 с.

200. Антипов, В. Драконы с «птичьим крылом» / В. Антипов, И. Уткин // История авиации. – 2002. – Вып. 22-6. — С. 40–48.

201. Арутюнян, К. А. Вклад армянского народа в Победу в Великой Отечественной войне 1941–1945 / К. А. Арутюнян, Г. Р. Погосян. – Ереван: Гитугюн, 2018. – 768 с.

202. Асташенков, П. Т. Командарм крылатых / П. Т. Асташенков, Н. Н. Денисов. – Москва: Политиздат, 1983. – 112 с.

203. Ачкасов В. И. Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне / В. И. Ачкасов, Н. Б. Павлович. – Москва: Воениздат, 1973. – 404 с.

204. Баранов, А. В. Противодействие фальсификациям истории Великой Отечественной войны — актуальная задача государственной политики идентичности / А. В. Баранов // Путь к Великой Победе: история и современность: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию Победы в Великой Отечественной войне, Майкоп, 16–19 сентября 2020 года. – Майкоп: Адыгейский государственный университет, 2020. – С. 269-274.

205. Басов, А. В. Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945 / А. В. Басов. – Москва: Наука, 1987. – 336 с.

206. Батицкий, П. Войска ПВО страны / П. Батицкий // Военно-исторический журнал. — 1977. – № 10. – С. 28–35.

207. Безугольный, А.Ю. Основные тенденции в развитии современной историографии Великой Отечественной войны на постсоветском пространстве / А. Ю. Безугольный // Решающий вклад СССР в разгром фашистской Германии в Великой Отечественной войне и создание европейской послевоенной конструкции: правда истории и современные тенденции зарубежной историографии: доклады 2-й Международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию Победы СССР в Великой Отечественной войне, Москва, 21-22 сентября 2020 г. – Москва: Московский политехнический университет, 2020. – С. 22-31.

208. Бирюзов, С. С. Наступление войск 4-го Украинского фронта в Крыму / С. С. Бирюзов // Военно-исторический журнал. – 1959. – № 5. – С.12–28.

209. Бодрихин, Н. Г. Советские асы: Очерки о советских летчиках / Н. Г. Бодрихин. – Москва: ТАМП, 1998. – 270 с.

210. Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. – Ч. 1. Военно-воздушные силы Черноморского флота в Великой Отечественной войне. – Москва: Воениздат, 1963. – 336 с.

211. Боевые операции Люфтваффе: взлет и падение гитлеровской авиации: 1933–1945 / Коллектив авторов британского Воздушного министерства; пер. с англ. П. Смирнова. — Москва: Яуза-Пресс, 2009. — 656 с.
212. Бочкарев, П. П. Годы в огненном небе: Авиация дальнего действия в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / П. П. Бочкарев, Н. И. Парыгин. — Москва: Воениздат, 1991. — 320 с.
213. Бровко, И.К. Годы грозные: история 10-го гвардейского полка дальней авиации / И.К. Бровко. — Воронеж: Ритм, 2016. — 114 с.
214. Брошеван, В. М. На крыльях мужества: к истории вопроса об участии советской авиации в обороне и освобождении Крымского полуострова от немецко-фашистских и румынских захватчиков в 1941—1944 гг. / В. М. Брошеван // Военно-исторический архив. — 2013. — № 10 (166). — С. 169–183.
215. Бутаев, Б. Амет-хан Султан / Б. Бутаев. — Москва: Политиздат, 1990. — 237 с.
216. Бухнер, А. Восточный фронт. Черкассы. Тернополь. Крым. Витебск. Бобруйск. Броды. Яссы. Кишинев. 1944. — Москва: ЗАО «Издательство Центрполиграф», 2013. — 365 с.
217. Ванеев, Г. И. Черноморцы в Великой Отечественной войне / Г. И. Ванеев. — Москва: Воениздат, 1978. — 382 с.
218. Василевский, А. М. Освобождение Крыма от немецко-фашистских захватчиков в 1944 году / А. М. Василевский // Военно-исторический журнал. — 1971. — № 5. — С. 71–85; № 6. С. 57-73.
219. Великая Отечественная война 1941–1945 гг. В 12 т. Т. 4. Освобождение территории СССР. 1944 год. — Москва: Кучково поле, 2012. — 864 с.
220. Великая Победа: в 15 т. / под общ. ред. С. Е. Нарышкина, А. В. Торкунова. В 15 т. Т. 12: Освобождение. — Москва: МГИМО – Университет, 2015. — 574 с.
221. Верт, А. Россия в войне 1941—1945 / А. Верт. — Москва: Воениздат, 2001. — 664 с.

222. Вершинин, К. А. Четвертая воздушная / К. А. Вершинин. – Москва: Воениздат, 1975. – 348 с.

223. Витко, А. В. Черноморский флот в Крымской стратегической наступательной операции 8 апреля – 12 мая 1944 г. // Материалы военно-исторической конференции «Крым в истории России: к 70-летию освобождения 1944–2014» (28 мая 2014 г.). — Севастополь: Научно-исследовательский институт военной истории Военной академии Генерального штаба ВС РФ, 2014. – С. 43-50.

224. Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне 1941–1945: Краткая хроника / П. Грехнев, Н. Комаров, В. Манилов, И. Михайленко, Ф. Ткачев. – Москва: Воениздат, 1981. – 375 с.

225. Войска противовоздушной обороны страны: исторический очерк / М. А. Анайманович и др. – Москва: Военное издательство Министерства обороны СССР, 1968. – 440 с.

226. Воронов, В. И. Морские истребители / В. И. Воронов. – Москва: ДОСААФ, 1986. – 254 с.

227. Герасимов, В. Л. Временные формирования морской авиации в годы Великой Отечественной войны / В. Л. Герасимов // Военно-исторический журнал. – 2011. – № 7. – С. 13–17.

228. Гиляревский, В. П. Война: морские летчики о боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ. Кн. 1. Черное море / В. П. Гиляревский. – Москва: НИИСУ, 1992. – 140 с.

229. Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне: Статьи, воспоминания, документы. – Москва: Воздушный транспорт, 1985. – 240 с.

230. Губин, Б. А. Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны / Б. А. Губин, В. Д. Киселёв. – Москва: Воениздат, 1980. – 239 с.

231. Давыдов, А. И. От Хотунка до Энгельса (страницы истории и боевой путь 121 Гвардейского Севастопольского Краснознаменного тяжелого

бомбардировочного авиационного полка Дальней Авиации) / А. И. Давыдов. – Тверь: Издатель Кондратьев А.Н., 2015. – 448 с.

232. Дальняя авиация: век в боевом полете. – Москва: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2014. – Кн. 1. — 392 с.

233. Дважды герой Советской Советского Союза генерал-полковник авиации Т. Хрюкин. Некоторые вопросы действий авиации в Крыму // Год решающих побед в воздухе. Сборник статей / сост. В. П. Московский. Москва: Воениздат, 1945. – С. 45–54.

234. Дегтев, Д. Воздушные извозчики вермахта. Транспортная авиация люфтваффе 1939—1945 гг. / Д. Дегтев, Д. Зубков – Москва: Центрполиграф, 2013. – 276 с.

235. Действия войск противовоздушной обороны страны в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. / сост. М. Г. Зуб, Е. П. Егоров. – Москва: ВПА, 1965. – 248 с.

236. Денисов, К. Скадовская авиационная группа / К. Денисов // Военно-исторический журнал. – 1979. – № 1. – С.51–55.

237. Драбкин, А. Мы дрались на Ил-2. Главная ударная сила / А. В. Драбкин, В. Б. Емельяненко – Москва: Яуза; Эксмо, 2010. – 592 с.

238. Духопельников, В. М. ВВС Черноморского флота в XX в. (1910—1991 гг.). Историко-документальный очерк / В. М. Духопельников, В. Н. Пащенко, В. А. Ильиных. – Симферополь: ДИАЙПИ, 2009. – 276 с.

239. Емельянов, Ю. В. Десять сталинских ударов: триумф генералиссимуса / Ю. В. Емельянов. – Москва: Яуза, 2006. – 414 с.

240. Жванский, С. Легендарный полк. Летопись Покрышкинского авиаполка / С. Жванский. – Москва: Русские витязи, 2014. – 352 с.

241. Журбенко, В. М. Освобождение Крыма / В. М. Журбенко // Военно-исторический журнал. – 1994. – № 5. – С. 4–17.

242. Заблотский, А. Н. «Воздушные мосты» Третьего рейха / А. Н. Заблотский, Р. И. Ларинцев. – Москва: Вече, 2013. – 288 с.

243. Заблотский, А. Н. Морской ближний разведчик МБР-2 / А. Н. Заблотский, А. И. Сальников // Моделист-конструктор. – 2011. – Спецвып. № 5. – 36 с.

244. Иванов, П. Н. Крылья над морем. История создания, развития и боевой деятельности авиации Военно-Морского Флота СССР / П. Н. Иванов. – Москва: Воениздат, 1973. – 304 с.

245. Исаев, А. В. Битва за Крым 1941–1944 гг. / А. В. Исаев, Д. Б. Хазанов, О. В. Романько, Н. Н. Глухарев. – Москва: Эксмо, 2017. – 896 с.

246. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 4. Изгнание врага из пределов Советского Союза и начало освобождения народов Европы от фашистского ига (1944 год). – Москва: Воениздат, 1962. – 726 с.

247. История военного искусства / под ред. П. А. Жилина. – Москва: Воениздат, 1986. – 446 с.

248. История второй мировой войны 1939–1945 гг. (в 12 т.). – Москва: Воениздат, 1973–1982. Т. 7. Завершение коренного перелома в войне. 1976. – 522 с.

249. История гражданской авиации. Научно-популярный очерк / под общ. ред. Б. П. Бугаева. – Москва: Воздушный транспорт, 1983. – 376 с.

250. История отечественной гражданской авиации / под ред. И. А. Филатова. – Москва: Воздушный транспорт, 1996. – 584 с.

251. История Российской фельдъегерской связи: Исторический очерк / под рук. Г. А. Корниенко. – Москва: Государственная фельдъегерская служба Российской Федерации, 2006. – 469 с.

252. Ишин, А. В. Основные вехи воздушной битвы за Крым / А. В. Ишин // Актуальные вопросы истории, историографии и источниковедения Юга России. – Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2019. – С. 41–51.

253. Казарян, А. А. Герои боев за Крым / А. А. Казарян. – Симферополь: Таврия, 1972. – 288 с.

254. Карпов, В. В. Полководец: повесть / В. В. Карпов. – Москва: Воениздат, 1985. – 512 с.
255. Касьянов, В. В. Историческая память, социальная память: диалектика взаимодействия / В. В. Касьянов, С. А. Чупрынников // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер. 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. – 2020. – № 4 (269). – С. 54-61.
256. Кириллов, П. В. Золотые звезды 4-й воздушной / П. В. Кириллов. — Ростов-на-Дону, 2015. – 604 с.
257. Киселёв, В. А. Командарм Тимофей Хрюкин / В. А. Киселёв. – Раменское: РПИ «Грань», 2010. – 336 с.
258. Книга Памяти 40-го Констанцкого Краснознаменного авиационного полка пикирующих бомбардировщиков ВВС КЧФ / сост. А. П. Гирник, С.И. Трусова. – Симферополь: ООО «Антиква», 2017. – 236 с.
259. Кожевников, М. Совершенствование авиационного наступления / М. Кожевников // Военно-исторический журнал. – 1971. – № 5. – С. 14–21.
260. Кожевников, М. Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / М. Н. Кожевников. – Москва: Наука, 1977. – 267 с.
261. Кононенко, В. М. Керченско-Эльтигенская десантная операция (31 октября – 10 декабря 1943 г.) / В. М. Кононенко. – Москва: Военное изд-во, 1954. – 204 с.
262. Коротков, И. Освобождение Крыма / И. Коротков, С. Шишкин. – Москва: ОГИЗ, 1944. – 48 с.
263. Коротков, И. С. Освобождение Крыма / И. С. Коротков, Г. А. Колтунов. – Москва: Воениздат, 1959. – 103 с.
264. Котельников, В. Р. «Американцы» в России / В. Р. Котельников, Г. Ф. Петров, Д. А. Соболев, Н. В. Якубович. – Москва: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 1999. – 160 с.



265. Котельников, В. Р. Авиационный ленд-лиз / В. Р. Котельников. – Москва: Фонд «Русские Витязи», 2015. – 368 с.
266. Котельников, В. Р. Дальняя авиация. Первые 90 лет / В. Котельников, В. Раткин, В. Золотов, В. Михеев. – Москва: Полигон-пресс, 2004. – 370 с.
267. Котельников, В. Р. Ил-4. «Воздушные крейсера» Сталина / В. Р. Котельников. – Москва: ВЭРО Пресс; Эксмо, 2009. – 128 с.
268. Котельников, В. Р. Пикирующий бомбардировщик Пе-2 / В. Р. Котельников, А. Н. Медведь, Д. Б. Хазанов // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. – 2004. – № 56. – С. 1–48.
269. Котельников, В. Р. Самолеты второй мировой войны: Ближние разведчики, корректировщики и штурмовики. 1939—1945 / В. Р. Котельников // Моделист-конструктор. – 2003. – Спецвып. № 1. – 96 с.
270. Котельников, В.Р. Самолеты второй мировой войны: Гидросамолеты. 1939—1945 / В. Р. Котельников // Моделист-конструктор. – 2003. – Спецвып. № 2. – 87 с.
271. Крым в Великой Отечественной войне 1941–1945 / сост. В. К. Гарагуля, И. П. Кондранов, Л. П. Кравцова. – Симферополь: Таврия, 1994. – 208 с.
272. Крым, 1944: Весна освобождения / авт.-сост. С. Н. Ткаченко. – Москва: Вече, 2014. – 511 с.
273. Крым. Памятники славы и бессмертия / сост. С. Н. Шаповалова. – Симферополь: Таврия, 1980. – 173 с.
274. Кузнецов, А. Я. Большой десант. Керченско-Эльтигенская операция / А. Я. Кузнецов. – Москва: Вече, 2011. – 464 с.
275. Кулиш, В. М. Советская историография Великой Отечественной войны / В. М. Кулиш // Советская историография. – Москва: Наука, 1996. – С. 274–315.
276. Лавриненко И. Конец саги о «ЛаГГе» / И. Лавриненко, А. Пекарш [Электронный ресурс]. – URL: <https://warspot.ru/10117-konets-sagi-o-lagge> (дата обращения: 12.08.2021).

277. Лавриненко И. Сава и Мартын / И. Лавриненко, А. Пекарш [Электронный ресурс]. – URL: <https://warspot.ru/2513-sava-i-martyn> (дата обращения: 12.08.2021).

278. Лавриненко, И.М. Стали небом над Родиной...Воздушная битва над Восточным Крымом 1943-1944 / И. М. Лавриненко. – Каменец-Подольский: ТОВ «Друкарня «Рута», 2021. – 382 с.

279. Летчики-черноморцы в боях за Родину. – Севастополь: Политотдел КЧФ, 1959. – 307 с.

280. Литвин, Г. А. Освобождение Крыма (ноябрь 1943 г. – май 1944 г.). Документы свидетельствуют / Г. А. Литвин, Е. И. Смирнов. – Москва: Агентство «Кречет», 1994. – 144 с.

281. Люди бессмертного подвига. Очерки о дважды, трижды и четырежды Героях Советского Союза. Изд. 4-е, испр. и доп. – Москва: Политиздат, 1975. — Кн. 1. – 671 с.; Кн. 2. — 654 с.

282. Майстер, Ю. Восточный фронт: война на море 1941—1945 гг. / Ю. Майстер. – Москва: Эксмо. 2005. – 480 с.

283. Марчуков, А. В. Герои-покрышкинцы о себе и своем командире. Правда из прошлого. 1941–1945 / А. В. Марчуков. – Москва: Центрполиграф, 2014. – 672 с.

284. Масликов, В.С. Крылья Победы. 402-й истребительный авиационный полк особого назначения. / В. С. Масликов. – Москва: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2006. – 116 с.

285. Маслов, М. А. «Вечный» Ли-2 - дальний бомбардировщик, военно-транспортный и десантный самолет / М. А. Маслов. – Москва: Эксмо. 2015. – 144 с.

286. Маслов, М. А. Прославленный По-2. «Небесный тихоход», «кофемолка», «чокнутый будильник» / М. А. Маслов. – Москва: Эксмо, 2016. – 160 с.

287. Морозов, М. Топи их всех! / М. Морозов // История авиации. – 2000. – № 4, 5, 6. — С. 12–22.

288. Морозов, М. Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем / М. Морозов // История авиации. 2003. – № 1, 2, 3. — С. 11–20.
289. Морозов, М. Э. Морская торпедоносная авиация / М. Э. Морозов. – Санкт-Петербург: Галея Принт, 2006. – Т. 1. — 344 с.; 2007. — Т. 2. — 416 с.
290. Мощанский, И. Б. Трудности освобождения / И. Б. Мощанский. – Москва: Вече, 2009. – 240 с.
291. Неменко, А. В. Освобождение Крыма (фрагмент книги) / А. В. Неменко // Журнал «Самиздат». [Электронный ресурс]. – URL: [http://samlib.ru/n/nemenko\\_a\\_w/osvobojdnie.shtml](http://samlib.ru/n/nemenko_a_w/osvobojdnie.shtml) (дата обращения: 12.08.2021).
292. Неменко, А. В. Черноморский флот в годы войны. 1941–1945 / А. В. Неменко. – Москва: Вече, 2015. – 320 с.
293. Никольский, Б. В. Борьба за Крым, октябрь 1943 – май 1944 года: (научно-исторический очерк). Ч. 3: Севастопольский «облом». Крымская наступательная операция, 8 апреля 1944 года / Б. В. Никольский. – Севастополь: Мистэ, 2014. – 287 с.
294. Никольский, Б. В. Борьба за Крым, октябрь 1943 – май 1944 года: (научно-исторический очерк). Ч. 2: Керченский капкан: (Керченско-Эльтигенская операция Черноморского флота и Северо-Кавказского фронта) / Б. В. Никольский. – Севастополь: Мистэ, 2014. – 226 с.
295. Операции Советских Вооруженных сил в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. (Военно-исторический очерк в 4 т.). Т. III. Операции Советских Вооруженных сил в период решающих побед (январь—декабрь 1944 г.) / под ред. С. П. Платонова. — Москва: Воениздат, 1958. – 840 с.
296. Отдельная Приморская армия в боях за Крым 1943–1944 гг. / сост. Е. А. Лейбин. – Симферополь: Таврия, 2005. – 196 с.
297. Отчет о боевой работе 10-й ГВАТД ГВФ на сайте Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.favt.ru/9may/public/pdf08.pdf> (дата обращения: 12.08.2021).

298. Памятники и памятные места в Республике Крым, связанные с событиями Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. — Симферополь: ГУП РК «Издательство и типография "Таврида"», 2015. – 496 с.

299. Перечень № 11 соединений, частей и подразделений войск ПВО страны, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Приложение к директиве ГШ ВС СССР № 170023 от 18.01.1960 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.soldat.ru/doc/perechen/> (дата обращения: 12.08.2021).

300. Перечень № 12 авиационных полков Военно-воздушных сил Красной армии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Приложение к директиве ГШ ВС СССР № 170023 от 18.01.1960 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.soldat.ru/doc/perechen/> (дата обращения: 12.08.2021).

301. Перечень № 24 отдельных отрядов, эскадрилий, тыловых частей и учреждений военно-воздушных сил, входивших в состав Действующей армии в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Приложение к директиве ГШ ВС СССР №170481 от 01.10.1960 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.soldat.ru/doc/perechen/> (дата обращения: 12.08.2021).

302. Перечень № 9 соединений и частей Авиации дальнего действия со сроками их вхождения в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны. Директива ГШ ВС СССР № 168906 от 02.08.1956 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.soldat.ru/doc/perechen/> (дата обращения: 12.08.2021).

303. Платонов, А. В. Борьба за господство на Черном море / А. В. Платонов. – Москва: Вече, 2010. – 464 с.

304. Подвиг народа: вклад народов СССР в Победу в Великой Отечественной войне 1941—1945 / Е. П. Абрамов, З. З. Бахтуридзе, А. Ю. Безугольный [и др.]. – Санкт-Петербург: Акционерное общество «Концерн "Научно-производственное объединение "Аврора"», 2015. – 532 с.

305. Попов Н. 4 Гвардейский авиационный корпус дальнего действия в Великой Отечественной войне / Н. Попов // Авиационный журнал «АС». – 1993. – № 2-3.

306. Реймерс, Г. К. «Ахтунг! Внимание! В небе Камозин!»: сборник к 90-летию со дня рождения легендарного аса / Г. К. Реймерс, М. П. Камозин. – Брянск: ЗАО Изд-во Читай-город, 2007. – 266 с.

307. Романько, О. В. «Ахтунг партизанен». Антипартизанская борьба на Крымском полуострове 1941–1944 гг. / О. В. Романько, А. Ю. Бутовский, С. Н. Ткаченко. – Москва: Вече, 2021. – 560 с.

308. Рунов, В. А. Битва за Крым. 1941—1944. От разгрома до триумфа / В. Рунов, Л. Зайцев. – Москва: Яуза-пресс, 2014. – 382 с.

309. Самолеты Великой Отечественной войны / В. В. Золотов, В. Р. Котельников. – Москва: Фонд «Русские Витязи», 2016. – 192 с.

310. Светлишин, Н. А. Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне / Н. А. Светлишин. – Москва: Наука, 1979. – 296 с.

311. Симонов, А. А. Боевые летчики — дважды и трижды Герои Советского Союза / А. А. Симонов, Н. Г. Бодрихин. – Москва: Фонд «Русские Витязи», 2017. – 388 с.

312. Склокин, Д. Авиация Черноморского Флота в Отечественной войне / Д. Склокин, М. Мошенин. – Москва: Полит. управл. Черноморского Флота, 1945. – 31 с.

313. Скоморохов, Н. М. Тактика в боевых примерах: Авиационный полк / Н. М. Скоморохов, В. Н. Чернецкий. – Москва: Воениздат, 1985. – 174 с.

314. Скоробогатов, С. Б. Авиация войск противовоздушной обороны СССР в Крымской наступательной операции (апрель – май 1944 г.) / С. Б. Скоробогатов // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Исторические науки. – Симферополь. – 2020. – Т. 6 (72). — Вып. 4. — С. 116–124.

315. Скоробогатов, С.Б. Выполнение боевых задач 2-й гвардейской ночной бомбардировочной авиационной дивизией в Крымской

наступательной операции 1944 г. / С. Б. Скоробогатов // Манускрипт. – Тамбов, 2020. – Вып. 11. — С. 58–62.

316. Скоробогатов, С.Б. Действия штурмовой авиации в операции по освобождению Крыма в 1944 году на примере 214-й штурмовой авиационной дивизии / С. Б. Скоробогатов // Наука. Общество. Оборона. – Москва, 2020. — № 8 (1). [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.noo-journal.ru/nauka-obshestvo-oborona/2020-1-22/article-0224/> — DOI: 10.24411/2311-1763-2020-10224.

317. Скоробогатов, С. Б. Освобождение Крыма: задачи и итоги боевой работы гражданского воздушного флота (1943–1944) / С. Б. Скоробогатов // Наука. Общество. Оборона. — Москва, 2021. — Т. 9. — № 2 (27). [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.noo-journal.ru/nauka-obshestvo-oborona/2021-2-27/article-0280/> — DOI: 10.24412/2311-1763-2021-2-20-20.

318. Скоробогатов, С. Б. Роль Авиации дальнего действия в период Крымской освободительной операции 8 апреля — 12 мая 1944 г. / С. Б. Скоробогатов // Вестник Алтайского государственного педагогического университета. Исторические науки: Отечественная история. – Барнаул, 2020. – Вып. 4. — С. 90–94.

319. Скоробогатов, С. Б. Крымское небо Александра Ивановича Покрышкина / С. Б. Скоробогатов // Материалы региональной научно-практической конференции «Актуальные вопросы истории, историографии и источниковедения России: к 75-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне» 7 мая 2020 г. — Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2020. – С. 92-97.

320. Смирнов, А. А. Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне / А. А. Смирнов. – Москва: АСТ: Транзиткнига, 2006. – 574 с.

321. Соболев, Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1941—1960 гг. / Д. А. Соболев. – Москва: Фонд «Русские Витязи», 2020. – 352 с.

322. Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Н. И. Алабин, Н. И. Амплеев, Л. М. Баков и др. – Москва: Воениздат, 1968. – 451 с.

323. Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах. – Москва: Генеральный Штаб ВВС, 1962. – 384 с.

324. Сто сталинских соколов. В боях за Родину / под ред. В. М. Толстого. – 2-е изд, доп. — Москва: Яуза; Эксмо, 2005. – 680 с.

325. Табаченко, А. И. Покрышкинский авиаполк. «Нелакированные» боевые хроники. 16-й гвардейский истребительный авиационный полк в боях с люфтваффе. 1943—1945 / А. И. Табаченко. – Москва: Центрполиграф, 2012. – 784 с.

326. Тимохович, И. В. Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне / И. В. Тимохович. – Москва: Воениздат, 1976. – 343 с.

327. Ткаченко, С. Н. Действия советской авиации в интересах партизанских формирований (1942 – 1944 гг.) в документах Государственного архива Республики Крым / С. Н. Ткаченко // Вестник архивиста. – 2016. – № 1. – С. 158-166.

328. Ткаченко, С. Н. Партизанская война в крымском небе: История и анализ взаимодействия советской авиации и крымских партизан в 1942—1944 гг. / С. Н. Ткаченко. – Брянск: Издательский дом «Историческое сознание», 2018. – 509 с.

329. Томан, Б. А. Новые фундаментальные исследования по истории Великой Отечественной войны / Б. А. Томан // Новая и новейшая история. – 2000. – № 6. – С. 3-16.

330. Трифанов, М. А. Фельдъегерская связь в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Исторический очерк / М. А. Трифанов. – Москва: Скорина, 1995. – 208 с.

331. Фалалеев, Ф. Я. В строю крылатых. Из воспоминаний / Ф. Я. Фалалеев. – Ижевск: Удмуртия, 1978. – 140 с.

332. Филатов, И. Мирные крылья в годы войны / И. Филатов, П. Драговоз. – Москва: Воздушный транспорт, 1995. – 442 с.
333. Филиппов, В. В. Авиационные группы и полки Гражданского воздушного флота в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. / В. В. Филиппов. – Санкт-Петербург, 2020. – 400 с.
334. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 5 (1 июля — 31 декабря 1943 г.) / В. А. Корольков, Н. И. Муськин. – Москва; Ленинград: Воениздат, 1950. – 450 с.
335. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 6 (1 января — 9 сентября 1944 г.) / В. А. Корольков, Н. И. Муськин. – Москва; Ленинград: Военмориздат, 1951. – 552 с.
336. Черноморский флот в Великой Отечественной войне / Политическое Управление Черноморского флота. – Севастополь: Красный Черноморец, 1945. – 48 с.
337. Шагланов, А. Н. Крым и его освобождение (1941—1944) / А. Н. Шагланов. – Новосибирск: Издательство ЦРНС, 2015. – 332 с.
338. Шапошников, В. Н. Очерк развития Гражданского воздушного флота Союза ССР за 40 лет (1923—1963 гг.) / В. Н. Шапошников. – Москва, 1962. – 164 с.
339. Швабедиссен, В. Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации в 1941—1945 гг. / В. Швабедиссен. – Москва: Астель, 2007. – 365 с.
340. Шепель, Н. К. 229-я Таманская истребительная авиадивизия в боях за Керчь и Керченский полуостров (по материалам переписки ветеранов с Керченским историко-археологическим музеем) / Н. К. Шепель // Материалы VII Всероссийской научно-практической конференции «Военно-исторические чтения». – Симферополь: Бизнес-Информ, 2019. – С. 50-68.
341. Barbas, V. Die Geschichte der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 52 / V. Barbas. – Überlingen: Eigenverlag, 2003. – 379 s.



342. Forczyk, R. Where the Iron Crosses Grow: The Crimea 1941–44 / R. Forczyk. – Oxford: Osprey Publ., 2014. – 304 p.
343. Gundelach, K. Chronik Kampfgeschwader 4 «General Wever» / K. Gundelach. – Stuttgart: Motorbuch Verlag, 2013. – 398 s.
344. Hillgruber, A. Die Raumdung der Krim 1944 / A. Hillgruber. — Wehrwissenschaftlichen Rundschau. Heft 9, 1959. – 160 s.
345. Holm, M. The Luftwaffe, 1933–45 / M. Holm [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.waw2.dk/air/attack/sg3.htm> (дата обращения: 12.08.2021).
346. Nitu, V. Last stand in Crimea – 1944 / V. Nitu [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.worldwar2.ro/arr/?article=775> (дата обращения: 12.08.2021).
347. Roba, J.-L., Crăciunoiu C. Romanian Black Hussars / J.-L. Roba, C. Crăciunoiu. – Modelism International. – Bucharest, 1998. – Grupul 3 Picaj. – 100 p.

### **Диссертации и авторефераты диссертаций**

348. Киселёв, И. В. Взаимодействие Красной армии и Черноморского флота в ходе боевых операций в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. : специальность 07.00.02 – Отечественная история: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук / Киселёв Илья Викторович ; Адыгейский государственный университет. – Майкоп, 2009. – 248 с.
349. Кузьмин, Г. В. Традиции авиации отечественного Военно-Морского флота 1910—1991 гг.: Историческое исследование : специальность 07.00.02 — Отечественная история: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук / Кузьмин Геннадий Васильевич ; Военный университет Министерства обороны Российской Федерации. – Москва, 2006. – 234 с.
350. Лактионова, Л. Д. Женские авиационные части в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.: Историческое исследование : специальность 07.00.02 — Отечественная история: диссертация на соискание

ученой степени кандидата исторических наук / Лактионова Леся Дмитриевна; Военный университет Министерства обороны Российской Федерации. – Москва, 1999. – 258 с.

351. Малютина, Т. П. История боевых действий советских войск против вооруженных сил Королевской Румынии на советско-германском фронте (1941–1944 гг.) : специальность 07.00.02 – Отечественная история: диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук / Малютина Татьяна Петровна ; Воронежский государственный университет. – Воронеж, 2019. – 523 с.

352. Ратніков, Б. М. Морські десантні операції в Криму (1941–1943 гг.) : спеціальність 20.02.22 – військова історія: дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук / Ратніков Борис Михайлович , Національна академія оборони України. – Київ, 2010. – 210 с.

353. Чірікалов, О.С. Евакуація військ (сил) на Чорному морі у роки Другої світової війни : спеціальність 20.02.22 – військова історія: дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук / Чірікалов Олексій Сергійович , Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського. – Київ, 2017. – 227 с.

### **Справочная литература**

354. Быков, М. Ю. Советские асы 1941—1945. Победы сталинских соколов / М. Ю. Быков. – Москва: Яуза, Эксмо, 2008. – 656 с.

355. Важнейшие операции Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. / под ред. П. А. Жилина. – Москва: Воениздат МО СССР, 1956. – 624 с.

356. Великая Отечественная без грифа секретности. Книга потерь. Новейшее справочное издание / Г. Ф. Кривошеев, В. М. Андроников, П. Д. Буриков, В. В. Гуркин. – Москва: Вече, 2009. – 384 с.

357. Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь / пред. ред. кол. И. Н. Шкадов. – Москва: Воениздат, 1987. – Т. 1 (Абаев – Любичев), 1987. – 911 с.

358. Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь. / Пред. ред. коллегии И. Н. Шкадов. – Москва: Воениздат, 1988. – Т. 2 (Любов – Я) – 1988. – 980 с.

359. Головчанский, А. С. Гражданская авиация России. 80 лет: 1923-2003: энциклопедическое издание / А. С. Головчанский, В. А. Гребнев, Н. Ф. Гурьянова и др. – М.: Воздушный транспорт, 2003. – 1048 с.

360. Гуркин, В. В. Боевой состав Советской Армии. Ч. III (январь—декабрь 1943) / В. В. Гуркин, В. В. Поклонский и др.; отв. ред. Г. Т. Завизион. – Москва: Военное издательство, 1988. – 336 с.

361. Гуркин, В. В. Боевой состав Советской Армии. Ч. IV (январь—декабрь 1944) / В. В. Гуркин, В. Р. Журавлев и др.; отв. ред. П. А. Жилин. – Москва: Военное издательство, 1988. – 376 с.

362. Левшов, П. В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). Справочник / П. В. Левшов, Д. Е. Болтенков. – Санкт-Петербург: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. – 768 с.

363. Морские соколы Отечества: [биографический справочник] / В. М. Йолтуховский, Ю. Н. Колесников, Г. Ф. Щербина и др. – Санкт-Петербург: Морское наследие, 2018. – 444 с.

364. Освобождение городов: Справочник по освобождению городов в период Великой Отечественной войны 1941–1945 / М. Л. Дударенко, Ю. Г. Перечнев и др. – Москва: Воениздат, 1985. – 598 с.

## ЭЛЕКТРОННЫЕ РЕСУРСЫ

365. Библиотека «Военная литература» (Милитера) [Электронный ресурс]. – URL: <http://militera.lib.ru/>

366. Воспоминания ветеранов Великой Отечественной Войны [Электронный ресурс]. – URL: <https://iremember.ru>
367. Герои страны [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.warheroes.ru>
368. Информация из донесения о безвозвратных потерях [Ф.И.О. погибшего] [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.obd-memorial.ru>.
369. Информация о награждениях [Электронный ресурс]. – URL: <http://podvignaroda.mil.ru>
370. Информация об авиационных частях, участвовавших в Великой Отечественной войне [наименование части] [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.allaces.ru>
371. Информация по архивным документам, содержащим информацию об участниках Великой Отечественной войны и о ходе войны [Электронный ресурс]. – URL: <https://pamyat-naroda.ru>
372. Красные соколы нашей Родины (военные летчики России). – URL: <http://www.airaces.ru>

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение 1. Таблицы

Табл. 1

#### Структура боевого состава частей 4-й воздушной армии, принимавших участие в освобождении Крыма (31 октября 1943 г. – 12 мая 1944 г.)

Дивизии	Полки	Эскадрильи	Примечания
229-я истребительная авиационная дивизия (ИАД)	42-й гвардейский истребительный авиационный полк (ГИАП)		действовал весь период
	88-й истребительный авиационный полк (ИАП)		действовал весь период, 14 апреля 1944 г. стал 159-м ГИАП
	249-й ИАП		действовал весь период, 14 апреля 1944 г. стал 163-м ГИАП
	790-й ИАП		действовал весь период
329-я ИАД	57-й ГИАП		действовал весь период
	101-й ГИАП		-//-
	66-й ИАП		-//-
214-я штурмовая авиационная дивизия (ШАД)	190-й штурмовой авиационный полк (ШАП)		действовал эпизодически
	502-й ШАП		-//-
	622-й ШАП		-//-
	805-й ИАП		-//-
230-я ШАД	7-й ГШАП		действовал весь период
	43-й ГШАП		-//-
	103-й ШАП		-//-
	210-й ШАП		-//-
	765-й ШАП		До 19 декабря
	805-й ШАП		действовал весь период
	863-й ИАП		-//-
	979-й ИАП		-//- с мая 1944 г. в 229-й ИАД
132-я бомбардировочная авиационная дивизия (БАД)	46-й гвардейский ночной бомбардировочный авиационный полк (ГНБАП)		действовал весь период
	63-й бомбардировочный		-//-

	авиационный полк (БАП)		
	244-й БАП		-//-
	277-й БАП		-//-
	367-й БАП		До 4 января 1944 г.
	650-й БАП		До февраля 1944 г.
	889-й ночной бомбардировочный авиационный полк (НБАП)		действовал весь период
	366-й отдельный разведывательный авиационный полк (ОРАП)		14 апреля 1944 г. стал 164-м ОГРАП
		55-я ОКРАЭ	действовал весь период.
		130-я ОАЭС	-//-
		371-я ОАЭС	-//-

Таблица составлена автором по материалам Гуркин, В.В. Боевой состав Советской Армии. Ч. III (январь-декабрь 1943) / В.В. Гуркин, В.В. Поклонский и др. / отв. ред. Г.Т. Завизион. – Москва: Военное издательство, 1988 и Перечень № 12 авиационных полков Военно-воздушных сил Красной армии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Приложение к директиве ГШ ВС СССР № 170023 от 18.01.1960 г.

**Структура боевого состава частей 8-й воздушной армии, принимавших участие в освобождении Крыма (31 октября 1943 – 12 мая 1944 гг.)**

Корпуса	Дивизии	Полки	Эскадрильи	Примечания
3-й истребительный авиационный корпус (ИАК)	265-я истребительная авиационная дивизия (ИАД)	291-й истребительный авиационный полк (ИАП)		действовал весь период
		402-ИАП		-//-
		812-й ИАП		-//-
	278-я ИАД	15-й ИАП		-//-
		43-й ИАП		-//-
		274-й ИАП		-//-
			408-я ОАЭС	-//-
	9-я гвардейская истребительная авиационная дивизия (ГИАД)	16-й гвардейский истребительный авиационный полк (ГИАП)		действовал до 7 января 1944 г.
		100-й ГИАП		действовал до 14 ноября 1944 г.
		104-й ГИАП		действовал до 7 января 1944 г.
	6-я ГИАД	9-й ГИАП		действовал весь период
		31-й ГИАП		-//-
		73-й ГИАП		-//-
		85-й ГИАП		-//-
7-й штурмовой авиационный корпус (ШАК)	206-я штурмовая авиационная дивизия (ШАД)	503-й штурмовой авиационный полк (ШАП)		действовал весь период
		806-й ШАП		-//-
		807-й ШАП		-//-
	289-я ШАД	232-й ШАП		-//-
		686-й ШАП		-//-
		947-й ШАП		-//-
	236-я ИАД	117-й ГИАП		до 20 января, затем в резерве 8-й ВА
		267-й ИАП		-//-
	611-й ИАП		периодически до мая 1944 г.	
			419-я ОАЭС	действовала весь период
	1-я гвардейская штурмовая	74-й гвардейский штурмовой		до апреля 1944

	авиационная дивизия (ГШАД)	авиационный полк (ГШАП)		
		75-й ГШАП		действовал весь период
		76-й ГШАП		-//-
		136-й ГШАП		-//-
	2-я гвардейская ночная бомбардировочная авиационная дивизия (ГНБАД)	25-й гвардейский ночной бомбардировочный авиационный полк (ГНБАП)		действовал весь период
		60-й ГНБАП		-//-
		61-й ГНБАП		-//-
		77-й ГНБАП		-//-
	6-я гвардейская бомбардировочная авиационная дивизия (ГБАД)	10-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк (ГБАП)		действовал весь период
		134-й ГБАП		-//-
		135-й ГБАП		-//-
		5-й отдельный санитарный авиационный полк (ОСАНАП),		действовал весь период
		8-й отдельный разведывательный авиационный полк (ОРАП)		-//-
		100-й отдельный корректировочный разведывательный авиационный полк (ОКРАП)		-//-
		406-й отдельный ночной бомбардировочный авиационный полк (ОНБАП)		-//-
		678-й отдельный транспортный авиационный полк (ОТАП)		-//-
			214-я отдельная авиационная эскадрилья связи (ОАЭС)	-//-
При управлении 4-			383-я ОАЭС	-//-



го Украинского фронта				
При управлении 8- й ВА			410-я ОАЭС	-//-
При управлении 51-й А			581-я ОАЭС	-//-

Таблица составлена автором по материалам Гуркин, В.В. Боевой состав Советской Армии. Ч. III (январь-декабрь 1943) / В.В. Гуркин, В.В. Поклонский и др. / отв. ред. Г.Т. Завизион. – М.: Военное издательство, 1988 и Перечень № 12 авиационных полков Военно-воздушных сил Красной армии, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Приложение к директиве ГШ ВС СССР № 170023 от 18.01.1960 г. 339, 347.

**Структура боевого состава частей Военно-воздушных сил  
Черноморского флота, принимавших участие в освобождении Крыма  
(31 октября 1943 г. - 12 мая 1944 г.)**

Дивизии	Полки	Эскадрильи	Примечания
4-я истребительная авиационная дивизия (ИАД)	3-й истребительный авиационный полк (ИАП)		действовал весь период
	7-й ИАП		Действовал с 18 апреля 1944 г. с Сокологорного
	25-й ИАП		действовал весь период
	62-й ИАП		-//-
11-я штурмовая авиационная дивизия (ШАД)	8-й гвардейский штурмовой авиационный полк (ГШАП)		С 15 ноября 1943 г часть полка в составе Скадовской группы
	47-й штурмовой авиационный полк (ШАП)		действовал весь период
	6-й гвардейский истребительный авиационный полк (ГИАП)		-//-
	9-й ИАП		Действовал с ноября 1943 г. С 31 марта 1944 г в составе ВВС Северной Таврии. Действовал до 12 апреля 1944 г.
1-я минно-торпедная авиационная дивизия (МТАД)	5-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк (ГМТАП)		5 мая 1944 г. дивизия стала 2-й ГМТАД
	36-й дальне бомбардировочный авиационный полк (ДБАП)		С 15 ноября 1943 г в составе Скадовской группы
	40-й бомбардировочный авиационный полк (БАП)		-//-
	11-й ГИАП		Действовал до 12 апреля 1944 г., затем только одна

			эскадрилья.
2-я гвардейская минно-торпедная авиационная дивизия (ГМТАД)	5-й ГМТАП		Дивизия действовала с 5 мая 1944 г.
	13-й ГМТАП		-//-
	36-й минно- торпедный авиационный полк (МТАП)		Бывший 36-й ДБАП, действовал до 26 апреля 1944 г.
13-я авиационная дивизия пикирующих бомбардировщиков (АДПБ)	29-й БАП		С 31 марта 1944 г в составе ВВС Северной Таврии
	40-й БАП		С 31 марта 1944 г в составе ВВС Северной Таврии
	43-й ИАП		Действовал с 12 апреля 1944 г
	23-й отдельный штурмовой авиационный полк (ОШАП)		С 15 ноября в составе Скадовской группы. Действовал до 12 апреля 1944 г.
	30-й отдельный разведывательный авиационный полк (ОРАП)		С 31 марта 1944 г в составе ВВС Северной Таврии
	119-й отдельный морской разведывательный авиационный полк (ОМРАП)		действовал весь период с января 1944 г. преобразован как 13-й ГМТАП
		18-й отдельная морская разведывательная авиационная эскадрилья (ОМРАЭ)	-//-
		60-я ОМРАЭ	-//-
		82-я ОМРАЭ	-//-

Таблица составлена автором по материалам Гуркин, В.В. Боевой состав Советской Армии. Ч. III (январь—декабрь 1943) / В.В. Гуркин, В.В. Поклонский и др. / отв. ред. Г.Т. Завизион. – М.: Военное издательство, 1988 и Левшов, П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Моского Флота России (1910—2010). Справочник / П.В. Левшов, Д.Е. Болтенков. – СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012.

**Структура боевого состава частей Авиации войск противовоздушной обороны, принимавших участие в освобождении Крыма (10 февраля – 6 мая 1944 г.)**

Дивизии	Полки	Примечания
2-я гвардейская истребительная авиационная дивизия противовоздушной обороны (ГИАД ПВО)	38-й гвардейский авиационный полк противовоздушной обороны (ГИАП ПВО)	действовал с 13 марта
	83-й ГИАП ПВО	действовал весь период
	84-й ГИАП ПВО	-//-

Таблица составлена автором по материалам Гуркин, В.В. Боевой состав Советской Армии. Ч. IV (январь—декабрь 1944) / В.В. Гуркин, В.Р. Журавлев и др. / отв. ред. П.А. Жилин. – М.: Военное издательство, 1988. – 376 с. и Перечень № 11 соединений, частей и подразделений войск ПВО страны, входивших в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Приложение к директиве ГШ ВС СССР № 170023 от 18.01.1960 г.

**Структура боевого состава частей авиации гражданского воздушного флота, принимавших участие в освобождении Крыма  
(31 октября 1943 г. – 12 мая 1944 г.)**

Дивизии	Полки	Эскадрильи	Примечания
1-я авиационная транспортная дивизия (АТД) ГВФ	Часть сил 2-го авиационного транспортного полка (АТП) ГВФ		действовал весь период
3-я отдельная авиационная дивизия связи (ОАДС) ГВФ	10-й авиационный полк (АП) ГВФ		действовал весь период
	11-й авиационный полк (АП) ГВФ		действовал весь период
	87-й гвардейский отдельный авиационный полк (ГвОАП) ГВФ		находился в оперативном подчинении 8-й ВА
	9-й отдельный авиационный полк (ОАП) ГВФ		находился в оперативном подчинении 4-й ВА
		1-я отдельная авиационная эскадрилья (ОАЭ) ГВФ	находилась в оперативном подчинении ВВС ЧФ

Таблица составлена автором по материалам Гуркин, В.В. Боевой состав Советской Армии. Ч. III (январь-декабрь 1943) / В.В. Гуркин, В.В. Поклонский и др. / отв. ред. Г.Т. Завизион. – М.: Военное издательство, 1988. – 336 с. и Перечень № 24 отдельных отрядов, эскадрилий, тыловых частей и учреждений военно-воздушных сил, входивших в состав Действующей армии в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Приложение к директиве ГШ ВС СССР № 170481 от 01.10.1960 г.

**Структура боевого состава частей Aviации дальнего действия,  
принимавших участие в Крымской наступательной операции  
(8 апреля – 12 мая 1944 г.)**

Корпуса	Дивизии	Полки	Примечания
2-й гвардейский авиационный корпус дальнего действия (гв. АК ДД)	2-я гвардейская авиационная дивизия дальнего действия (гв. АД ДД)	3-й гвардейский авиационный полк дальнего действия (гв. АП ДД)	действовал весь период
		18-й гв. АП ДД	-//-
		26-й гв. АП ночных охотников блокировщиков (НОБ) ДД	-//-
	8-я гв. АД ДД	8-й гв. АП ДД	-//-
		19-й гв. АП ДД	-//-
3-й гв. АК ДД	3-я гв. АД ДД	10-й гв. АП ДД	действовал весь период
		20-й гв. АП ДД	-//-
	7-я гв. АД ДД	9-й гв. АП ДД	-//-
		21-й гв. АП ДД	-//-
4-й гв. АК ДД	4-я гв. АД ДД	13-й гв. АП ДД	действовал весь период
		15-й гв. АП ДД	-//-
		27-й гв. АП ночных охотников блокировщиков (НОБ) ДД	-//-
	5-я гв. АД ДД	14-й гв. АП ДД	-//-
		22-й гв. АП ДД	-//-
6-й авиационный корпус дальнего действия (АК ДД)	50-я авиационная дивизия дальнего действия (АД ДД)	5-й гв. АП ДД	действовал весь период
		24-й гв. АП ДД	-//-

Таблица составлена автором по материалам Гуркин, В.В. Боевой состав Советской Армии. Ч. IV (январь-декабрь 1944) / В.В. Гуркин, В.Р. Журавлев и др. / отв. ред. П.А. Жилин. – М.: Военное издательство, 1988. – 376 с. и Перечень № 9 соединений и частей Aviации дальнего действия со сроками их вхождения в состав действующей армии в период Великой Отечественной войны. Директива ГШ ВС СССР № 168906 от 02.08.1956 г.

**Части люфтваффе, установленные в Крыму на 1 декабря 1943 г.**

Название части в документах 8-ВА	Название части в немецких документах
1-я и 2-я группы 52 истребительной эскадры	I./JG52 и II./JG52
1-я и 3-я группы 55 бомбардировочной эскадры	I./KG55 и III./KG55
одна группа 51 бомбардировочной эскадры	KG51
одна группа 27 бомбардировочной эскадры	KG27
один отряд ночных разведчиков	5./NJG200
9-е соединение войсковых разведчиков	Aufkl.1(F)/Nacht, KuestaKrim
125-я группа морских разведчиков	н.д.
2-е транспортное соединение (Ю-52)	н.д.
800-я транспортная группа не установленного соединения	н.д.

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0005. Л. 6.

**Базирование немецкой авиации и ее количество в Крыму  
на 1 декабря 1943 г.**

Аэродром	Кол-во самолетов	Тип самолета
Багерово	30	Истребители
Марфовка	5	не установлено
Семисотка	10	Бомбардировщики
Владиславовка	15	Одномоторные
Ислам-Терек	60	Бомбардировщики
Курман-Кемельчи (Райзендорф)	83	из них 40 транспортные Ю-52, 43 бомбардировщики Ю-87
Сарабуз	45	Бомбардировщики
Симферополь	15	Разных типов
Саки	5	Бомбардировщики
Евпатория	13	Истребители
Всего	280	

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 449. Оп. 0009921. Д. 0005. Л. 7.

**Боевой состав самолетов, применявшихся в 132-й БАД в период с января по апрель 1944 г.**

Тип самолета	на 1 января	на 1 февраля	на 1 марта	на 1 апреля
Б-3, А-20-С	43	19	48	47
А-20-Ж	4	5	27	42
ДБ-3	4	4	4	4
У-2	53	58	57	57
Р-5	2	0	0	0
Су-2	11	0	0	0
Всего	118	86	136	150

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0170. Л. 12.

**Итоги боевых действий 132-й БАД в период с января по март 1944 г.**

132-я БАД	Кол-во самолетов/вылетов	Из них вылетов по ночам	Свои потери самолетов	Свои потери человек
Январь 1944 г.	2904	2629	6	17
Февраль 1944 г.	1333	1333	2	4
Март 1944 г.	1518	1512	1	3
Всего	5750	5474	9	24

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0053. Л. 93-136.

**Количественный и качественный состав 8-й воздушной армии зимой 1943—1944 гг.**

Типы самолетов	Количество самолетов/ из них боеготовых 23.12.1943 г.	Количество самолетов/ из них боеготовых 31.01.1944 г.	Количество боеготовых экипажей 23.12.1943 г.	Количество боеготовых экипажей 31.01.1944 г.
штурмовики	278/238	251/234	233	186
Истребители	483/382	342/310	318	260
бомбардировщики дневные	56/47	67/58	36	31
бомбардировщики ночные	110/68	88/64	159	98
из них: А-20	34/30	31/28	19	18
У-2	76/38	57/36	140	80
Разведчики	19/16	19/17	16	13
Итого	956/751	768/683	762	588

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0161. Л. 72.



**Боевой состав 9-й ГИАД на 1 ноября 1943 г.**

Наименование	16-й ГИАП	100-й ГИАП	104-й ГИАП	Всего в 9-й ГИАД
На 1 ноября 1943 г.				
Исправные П-39 «Аэрокобра»	16	215	10	41
Неисправные П-39 «Аэрокобра»	2	5	5	12
Летчиков боеготовых	24	12	15	51
Летчиков не боеготовых	8	10	11	29
На 1 декабря 1943 г.				
Исправные П-39 «Аэрокобра»	16	7	10	32
Неисправные П-39 «Аэрокобра»	9	3	5	17
Летчиков боеготовых	21	20	12	37
Летчиков не боеготовых	11	9	10	30

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20046. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 127.

**Характеристика боевых действий 9-й ГИАД в ноябре 1943 г.**

Характер действий	16-й ГИАП	100-й ГИАП	104-й ГИАП	Всего
Прикрытие своих войск	270	102	190	563
Разведка	121	9	88	218
Охота	14	н/д	12	26
Сопровождение самолетов	20	н/д	4	24
Прикрытие своих аэродромов	0	2	2	4
Всего самолетовылетов	425	113	296	834
Налет в часах	344	83	236	663

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20046. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 127.

**Результаты воздушных боев 9-й ГИАД в ноябре 1943 г.**

Тип сбитого / подбитого самолета	16-й ГИАП	100-й ГИАП	104-й ГИАП	Всего
Ю-87	15/1	0	0/2	15/3
Хш-129	2	0	0	2
Ме-109	6	0	2	8
ФВ-189	0	2	1	3
Ю-52	4	0	0	4
Ме-110	2/1	0	0	2/1
Всего	29/2	2	3/2	34/4

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20046. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 128.

Табл. 15

**Результаты боевой работы 278-й ИАД с 1 ноября 1943 г. по 11 апреля 1944**

г.

Месяц	Ноябрь 1943 г.	Декабрь 1943 г.	Январь 1944 г.	Февраль 1944 г.	Март 1944 г.	Апрель 1944 г.
15-й ИАП	2	5	7	6	1	4
43-й ИАП	3	2	16	10	2	4
274-й ИАП	1	3	6	5	9	1
Всего уничтоженных самолетов противника	6	10	29	21	12	9

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20514. Оп. 0000001. Д. 0071. Л. 56.

Табл. 16

**Боевой состав 2-й ГНБАД в период с 1 ноября 1943 г. по 1 апреля 1944 г.**

В строю	На 1 ноября 1943 г.	На 1 декабря 1943 г..	На 1 января 1944 г.	На 1 февраля 1944 г..	На 1 марта 1944 г.	На 1 апреля 1944 г.
Легчики	214	219	194	168	163	174
Из них не боеготовых	н.д.	68	62	90	76	83
Штурманы	222	224	226	н.д.	218	226
Из них не боеготовых	н.д.	73	69	н.д.	90	87
Самолеты всего	95	80	66	52	72	67
Из них исправных	60	45	43	28	58	57

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0007а. Л. 227.

### Состав и базирование частей ВВС ЧФ на 15 октября 1943 г.

Соединение ВВС ЧФ	Состав Соединения	Базирование
4-я ИАД:		
	3-й ИАП	Мериа, Геленджик
	7-й ИАП	Миха-Цхакая
	25-й ИАП	Геленджик
	62-й ИАП	Лазаревская
1-я МТАД:		
	5-й ГМТАП	Геленджик, Гудауты
	36-й ДБАП	Геленджик, Алахадзе
	40-й ПБАП	Адлер
	11-й гв. ИАП	Геленджик
11-я ШАД		
	8-й ГШАП	Геленджик
	47-й ШАП	Абаша
	6-й ГИАП	Абаша
	9-й ИАП	Геленджик
Отдельные полки		
	30-й ОРАП	Адлер
	23-й ОШАП	Ейск
	119-й ОМРАП	Геленджик
Отдельные эскадрильи		
	18-я ОМРАЭ	Геленджик
	60-я ОМРАЭ	Поти
	82-я ОМРАЭ	Поти, оз. Инкит

Таблица составлена автором по материалам Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. и Кузнецов А.Я. Большой десант. Керченско-Эльтигенская операция. М. 2011.

### Количественный и качественный состав самолетов Скадовской группы на 15 ноября 1943 г.

Состав	Тип самолета	Количество
36-й ДБАП (1-й МТАД)	А-20-Ж	10
40-й ПБАП (1-й МТАД)	Пе-2	10
11-й ГИАП (1-й МТАД)	П-39	25
23-й ОШАП	Ил-2	30
Всего		75

Таблица составлена автором по материалам Герасимов В.Л. Временные формирования морской авиации // Военно-исторический журнал. 2011. № 7. С. 15.

### Состав Скадовской авиагруппы на период ее боевой работы

Подразделение	Период вхождения	Кол-во самолетов	Тип самолетов
36-й ДБАП/ 36-й МТАП	С ноября 1943 г. – одна АЭ	8	А-20 «Бостон»
	С марта 1944 г. – весь полк	20	А-20 «Бостон»
40-й БАП	С ноября 1943 г. – одна АЭ	12	Пе-2
30-й ОРАП	С ноября 1943 г. – две АЭ	12	А-20 «Бостон»
23-й ОШАП	С ноября 1943 г. – одна АЭ	12	Ил-2
	С февраля 1944 г. – весь полк	36	Ил-2
8-й ГШАП	С ноября 1943 г. – одна АЭ	12	Ил-2
11-го ГИАП	С ноября 1943 г. – две АЭ	13	П-39
	С февраля 1944 г. – весь полк	27	П-39
5-го ГМТАП	С февраля 1944 г. – одна АЭ	12	Ил-4

Таблица составлена автором по материалам Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. С. 116.

### Результаты боевой работы 83-го ГИАП ПВО (февраль-апрель 1944 г.)

Дата победы	Тип сбитого самолета	Место падения
Лейтенант М.А. Чумаков		
14.02.1944 г.	Ме-109	Район Айман-Кая (Марфовка)
Младший лейтенант Я.И. Лавриненко		
26.02.1944 г.	Ме-109	Севернее Керчи
Лейтенант С.Н. Голиков		
2.03.1944 г.	Ме-109	севернее Коса Чушка
Капитан И.Ф. Казаков		
2.03.1944 г.	Ю-87	район Грязевая пучина
Лейтенант Н.И. Малик		
2.03.1944 г.	Ю-87	район Грязевая пучина
Младший лейтенант С.Л. Письменный		
13.03.1944 г.	Хш-123	В районе Керчи
17.03.1944 г.	½ Хе-111	Малый Бабчик
20.03.1944 г.	Хе-111	Северо-восточнее Керчи
21.03.1944 г.	Хе-111	Керченский пролив
Лейтенант С.А. Гой		
17.03.1944 г.	½ Хе-111	Малый Бабчик
21.03.1944 г.	Хе-111	Западнее м. Мама Русская
Младший лейтенант В.В. Потемкин		
20.03.1944 г.	Хе-111	Северо-восточнее Осовины
21.03.1944 г.	Хе-111	озеро Чокракское

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0029.

Табл. 21

**Итоги боевой работы 83-го ГИАП ПВО за февраль—апрель 1944 г.**

	Количество самолетовылетов	Налет самолетов в часах	Воздушных боев
Февраль	144	253 ч. 23 мин.	8
Март	93	96 ч. 26 мин.	12
Апрель	103	118 ч. 46 мин.	0

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0057. Л. 11-38.

Табл. 22

**Результаты боевой работы 84-го ГИАП ПВО над Керченским проливом за февраль—апрель 1944 г.**

Дата боя	Тип сбитого самолета	Место падения
Капитан И.Т. Петров		
13.02.1944 г.	ФВ-190	район Карама
14.02.1944 г.	ФВ-190	южнее Керчи
21.02.1944 г.	ФВ-190	западнее Керчи
1.03.1944 г.	Ме-109	западнее Керчи
2.03.1944 г.	Ме-109	севернее м.Тархан
11.03.1944 г.	Ме-109	Севернее ст.Багерovo
Старший лейтенант И.Е. Ивашкин		
03.03.1944 г.	ФВ-190	восточнее Керчи
22.03.1944 г.	Ме-109	севернее Мама Русская
нет данных	½ нет данных	нет данных
Лейтенант Г.И. Лукьянец		
22.03.1944 г.	Ме-109	севернее Мама Русская
Лейтенант (инициалы не известны) Малин		
22.03.1944 г.	ФВ-190	севернее Мама Русская
Лейтенант А.С. Байбузов		
нет данных	Ме-109	восточнее Керчи

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0057.

Табл. 23

**Итоги боевой работы 84-го ГИАП ПВО над Керченским проливом в период февраль-апрель 1944 г.**

	Количество самолетовылетов	Налет самолетов в часах	Воздушных боев
Февраль	93	94 ч. 43 мин.	6
Март	243	190 ч. 35 мин.	10
Апрель	74	67 ч. 46 мин.	0

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0057. Л. 12-36.

**Итоги боевой работы 38-го ГИАП ПВО над Керченским проливом  
в период март—апрель 1944 г.**

	Количество самолетовылетов	Налет самолетов в часах	Воздушных боев
Март	62	56 ч. 31 мин.	1
Апрель	84	79 ч. 17 мин.	0

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20014. Оп. 0000001. Д. 0057. Л. 18-32.

**Общее количество уничтоженных 2-й ГИАД ПВО самолетов противника  
над Керченским проливом в период с февраля по апрель 1944 г.**

	Февраль	Март	Апрель	Итого
38-й ГИАП	0	0	0	0
83-й ГИАП	2	10	0	12
84-й ГИАП	3	7	0	10
Всего	5	17	0	22

Таблица составлена автором по материалам Скоробогатов С.Б. Авиация войск противовоздушной обороны // Ученые записки Крымского федерального университета. Симферополь. 2020. С. 119.

**Итоги боевой работы 2-го АТП ГВФ в период подготовки и проведения  
Крымской операции (12 ноября 1943 г. – 17 апреля 1944 г.)**

Виды заданий	Количество самолетовылетов	Количество вывезенных раненых человек	Количество перевезенных грузов, тонн
к партизанам Крыма	242	952	201
на снабжение частей ОПА	629	1204	660
Всего	871	2156	861

ЦАМО. Ф. 244. Оп. 0003000. Д. 0010. Л. 156.

**Показатели боевой работы 9-й ОАП ГВФ за период  
с 1 ноября 1943 г. по 7 апреля 1944 г.**

Показатели	Количество
Выполнено полетов	409
В том числе с посадками	80
Перевезено людей	915
Перевезено различных грузов к партизанам, тонн	215

Таблица составлена автором по материалам Скоробогатов С.Б. Освобождение Крыма: задачи и итоги боевой работы гражданского воздушного флота // Наука. Общество. Оборона. 2021. Т. 9. № 2(27). [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.no-journal.ru/nauka-obsestvo-oborona/2021-2-27/article-0280/>. С. 6.

**Показатели боевой работы авиационных частей ГВФ за период  
с 8 апреля по 12 мая 1944 г.**

Показатели	Количество
Выполнено полетов	19543
Перевезено людей	21848
Перевезено грузов всего, тонн	1267
В том числе грузов к партизанам, тонн	49,7
В том числе боеприпасов к партизанам, тонн	36,7

Таблица составлена автором по материалам Отчет о боевой работе авиачастей Гражданского воздушного флота во время Отечественной войны. [Электронный ресурс] – URL: <http://www.favt.ru/9may/public/pdf05.pdf> (свободный режим доступа). Л. 33.

**Количественный и качественный состав 8-й воздушной армии  
на 8 апреля 1944 г.**

Название соединений и частей	Кол-во полков в соединении	Кол-во боеготовых самолетов	Кол-во неисправных самолетов
<b>Штурмовая авиация</b>			
1-я ГШАД	3	153	75
7-й ШАК	6		
<b>Истребительная авиация</b>			
3-й ИАК	6	297	54
6-я ГИАД	4		
<b>Бомбардировочная авиация</b>			
6-й ГБАД	3	61	5
2-я ГНБАД	4	116	13
<b>Разведывательная авиация</b>			
8-й ОРАП	1	17	3
Итого	27	644	150

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196. Л. 15.

**Количественный и качественный состав 206-й ШАД на 8 апреля 1944 г.**

	Летчиков всего	Из них боеготовых	Самолетов всего	Из них боеготовых
503-й ШАП	31	30	30	22
806-й ШАП	31	27	26	21
807-й ШАП	18	13	18	13
Управление 206-й ШАД	3	2	—	—
Всего	83	72	74	56

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20202. Оп. 0000001. Д. 0027. Л. 16.

**Боевой состав 206-й ШАД на 12 мая 1944 г.**

	Летчиков всего	Из них боеготовых	Самолетов всего	Из них боеготовых
503-й ШАП	27	22	24	16
806-й ШАП	22	18	20	15
807-й ШАП	24	15	18	9
Всего	73	55	62	40



Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20202. Оп. 0000001. Д. 0027. Л. 73.

Табл. 32

**Показатели боевой эффективности 3-го ИАК в Крымской наступательной операции в период с 8.04-12.05.1944 г.**

Показатель	Количество
Самолетовылеты днем / ночью	5953 / 49
Воздушный бой, днем / ночью	554 / 3
Сбитых самолетов противника, днем / ночью	317 / 3
Уничтоженные самолеты на аэродромах	139
Всего	459

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 368. Оп. 0006480. Д. 0069. Л. 20.

Табл. 33

**Боевой состав 2-й ГНБАД с 8 апреля по 15 мая 1944 г.**

В строю	08.04.1944 г.	01.05.1944 г.	15.05.1944 г.
Летчики	174	236	235
Из них не боеготовых	н.д.	195	191
Штурманы	226	272	270
Из них не боеготовых	н.д.	225	220
Самолеты всего	103	137*	136*
Из них исправных	88	123	125

\*В том числе шесть истребителей И-153, использовавшихся в 889-м НБАП в качестве связных.

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20065. Оп. 0000001. Д. 0018. Л. 86.

**Боевой состав 8-й ВА с учетом подчиненных частей из 4-й ВА**

Название подразделения	Состав подразделения	Кол-во самолетов	Кол-во экипажей
6-я ГБАД	3 полка	78	64
6-я ГИАД	4 полка	146	139
3-й ИАК	3 полка	70	65
2-я ГНБАД	6 полков	134	126
7-й ШАК	6 полков	85	83
1-я ГШАД	3 полка	68	74
230-я ШАД	4 полка	140	132
214-я ШАД	4 полка	89	78
229-я ИАД	3 полка	95	79
329-я ИАД	1 полк	22	17
8-й ОРАП	1 полк	21	11
Всего	38 полков	945	868

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0196. Л. 143.

**Итоги боевой работы и показатели эффективности 8-й ВА**

Показатели	с 7.04 по 16.04	с 17.04 по 4.05	с 05.05 по 12.05	Всего
Самолетовылетов	8168	10318	10773	29260
В том числе: Истребителей	3178	3959	3603	10740
штурмовиков	1604	1025	2048	4677
дневных бомбардировщиков	210	395	832	1413
ночных бомбардировщиков	3176	4939	4290	12405
уничтоженных самолетов противника в воздухе	–	–	–	189
уничтоженных самолетов противника на земле	–	–	–	296
танков, САУ бронетранспортеров	66	21	22	109
Автомашин	322	198	376	896
Автоцистерн	2	5	8	15
Повозок	122	32	20	174
ж.д. паровозов	8	–	–	8
ж.д. вагонов	61	–	–	61
Прожекторов	4	23	7	34
складов с боеприпасами	30	36	53	119
складов с ГСМ	9	14	9	32
артиллерийских батарей	30	33	42	105
батарей ЗА	14	25	9	48
минометных батарей	1	4	11	16
Зданий	43	12	9	64
создано очагов пожаров	105	252	183	538
вызвано взрывов	–	39	94	133
потоплено барж	2	7	15	24
потоплено катеров	2	5	4	11
потоплено транспортов	–	–	9	9

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 346. Оп. 0005755. Д. 0213. Л. 2.

Табл. 36

**Боевой состав частей 4-й ВА на 8 апреля 1944 г.**

Наименование соединений и частей	Количество исправных самолетов	Количество неисправных самолетов	Количество боеготовых экипажей
229-я ИАД	79	3	68
329-я ИАД	77	0	55
214-я ШАД	88	4	70
230-я ШАД	107	1	92
132-я БАД	147	7	108
366-й ОРАП	21	1	18
Всего	515	16	411

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0143. Л. 23.

Табл. 37

**Боевой состав 366-го ОРАП (164-го ОГРАП) во время Крымской наступательной операции.**

Наименование соединений и частей	Количество боеготовых самолетов	Количество не боеготовых самолетов	Количество боеготовых экипажей
366-й ОРАП на 8 апреля 1944 г	21	0	18
164-го ОГРАП на 16 апреля 1944 г.	18	3	16

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0264. Л. 15.

Табл. 38

**Количественный и качественный состав 214-й ШАД на 8 апреля 1944 г.**

Наименование соединений и частей	Количество самолетов / из них боеготовых	Количество боеготовых экипажей	Дислокация частей
190-й ШАП	20 / 14	15	Вышестеблиевская
502-й ШАП	28 / 25	21	Джигинская
622-й ШАП	12 / 10	11	Вышестеблиевская
805-й ИАП	22 / 21	24	Бугаз
Управление дивизии	2 / 2	2	Вышестеблиевская
Всего	84 / 72	73	

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20206. Оп. 0000001. Д. 0086. Л. 2.

**Количественный и качественный состав 230-й ШАД  
(апрель—май 1944 г.)**

Наименование частей	Количество боеготовых самолетов 8 апреля 1944 г.	Количество боеготовых экипажей 8 апреля 1944 г.	Количество боеготовых самолетов 1 мая 1944 г.	Количество боеготовых экипажей 1 мая 1944 г.
7-й ГШАП	20	17	26	23
43-й ГШАП	21	19	22	22
103-й ШАП	1	12	17	16
210-й ШАП	22	22	22	21
863-й ИАП	21	18	20	20
979-й ИАП	22	20	21	27
Всего	107	108	138	127

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20215. Оп. 0000001. Д. 0029. Л. 32.

**Состав и базирование 229-й ИАД на 8 апреля 1944 г.**

Наименование соединений и частей	Количество боеготовых самолетов	Количество боеготовых экипажей	Дислокация частей
42-й ГИАП	10	10	Фронталовская
	5	5	Опасная (Крым)
88-й ИАП	22	19	Фронталовская
249-й ИАП	26	19	Фронталовская
790-й ИАП	19	16	Фронталовская
Всего	83	69	

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20214. Оп. 0000001. Д. 0020. Л. 32.

**Состав и базирование 229-й ИАД на 5 мая 1944 г.**

Наименование соединений и частей	Количество боеготовых самолетов	Количество боеготовых экипажей	Дислокация частей
42-й ГИАП	9	9	Аиш
159-й ГИАП	32	32	Аиш
163-й ГИАП	30	25	Княжевичи
790-й ИАП	8	8	Аиш
Всего	79	74	

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20214. Оп. 0000001. Д. 0020. Л. 53.



Табл. 42

**Состав и базирование 329-й ИАД на 8 апреля 1944 г.**

Наименование соединений и частей	Количество боеготовых самолетов	Количество боеготовых экипажей	Дислокация частей
57-й ГИАП	21	16	Запорожская
	5	0	Краснодар
66-й ИАП	27	18	Запорожская
101-й ГИАП	24	24	Вышестеблиевская
Всего	77	58	

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0234. Л. 16 об.

Табл. 43

**Количественный и качественный состав 132-й БАД на 8 апреля 1944 г.**

Наименование соединений и частей	Количество боеготовых самолетов	Количество боеготовых экипажей	Дислокация частей
63-й БАП	28	27	Крымская
244-й БАП	26	23	Крымская
277-й БАП	28	22	Краснодар
889-й НБАП	20	18	Бугаз
46-й ГНБАП	32	22	Синяя балка
Всего	140	113	

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0053. Л. 172-174.

Табл. 44

**Боевой состав 63-го БАП на 30 апреля 1944 г.**

	Всего экипажей	Из них, готовых к ночным полетам	Всего самолетов	Из них исправных
Бостон А-20-Б	н/д	н/д	28	12
Бостон А-20-ДО	н/д	н/д		7
Бостон А-20-Ж	н/д	н/д		5
Бостон А-20-УБ	н/д	н/д	1	1
ДБ-3	н/д	н/д	3	1
Всего	28	22	32	26

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20034. Оп. 0000001. Д. 0030. Л. 335.



**Боевой состав и потери 132-й БАД в мае 1944 г.**

	Кол-во самолетов на 1.05.1944 г.	Сбиты огнем ЗА	Сбиты в воздушном бою	Небоевые потери	Кол-во самолетов на 12.05.1944 г
Бостон А-20-Б	34	1		1	32
Бостон А-20-Ж	43	3	1	1	38
Бостон Б-3	8				8
Бостон А-20-УБ	1				1
Всего	86	4	1	2	79

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 20171. Оп. 0000001. Д. 0053. Л. 227.

**Дислокация и боевой состав частей 4-й ВА на 15 апреля 1944 г.**

Наименование соединения, части	Аэродром базирования	Количество самолетов / из них исправных	Количество летного состава / из них боеготовых
229 я ИАД	Багерово	1/1	0
42-й ГИАП	Ленинск	7/6	16/7
249-й ИАП	Семь Колодязей	22/20	18/18
88-й ИАП	Карагоз	23/23	21/21
790-й ИАП	Керчь-2	24/24	22/16
Итого		77/74	77/62
329-я ИАД	Семисотка	0	0
57-й ГИАП	Семисотка/ Крымская	23/17	27/18
101-й ГИАП	Семисотка	23/19	18/18
66-й ИАП	Запорожская	25/24	19/19
Итого		71/60	64/55
214-я ШАД	Ленинск	2/2	0
190-й ШАД	Ленинск	27/25	24/21
502-й ШАП	Семь Колодязей	25/23	26/22
622-й ШАП	Ленинск	16/14	30/16
805-й ИАП	Карагоз	27/27	30/24
Итого		97/91	110/83
230-я ШАД	Ахтанизовская	0	0
7-й ГШАП	Тракторный	23/23	32/18
43-й ШАП	Тракторный	17/17	27/15
210-ШАП	Фронталовская	19/18	24/18
863-й ШАП	Татарский	21/21	21/21
979-й ИАП	Татарский	23/22	23/22
Итого		103/101	127/94
132-я БАД	Фронталовская	1/1	0
63-й БАП	Фронталовская	28/24	25/19
244-й БАП	Крымская	26/24	29/23
277-й БАП	Фронталовская	27/25	29/21
46-й ГНБАП	Новая Бурульча	33/33	38/27
889-й НБАП	Старая Бурульча	25/24	37/20
Итого		140/131	158/110
366-й ОРАП	Славянская	18/16	21/16
Всего в 4-й ВА		506/473	557/420

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 244. Оп. 3000. Д. 503. Л. 133-134.

**Итоги боевой работы авиации 4-й ВА в период с 11 по 27 апреля 1944 г.**

Самолетовылеты	Количество
по отходящим войскам противника	2540
по ж.д. эшелонам	309
по аэродромам	160
по плавсредствам	304
на прикрытие своих войск	252
на разведку	545
по снабжению Крымских партизан	11
Всего	4121

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 319. Оп. 0004798. Д. 0143. Л. 190.

**Состав и дислокация частей ВВС ЧФ на 10 апреля 1944 г.**

Вид авиации	Тип самолета	Кол-во самолетов	Дислокация
Бомбардировщики	А-20	5	Северная Таврия
	Пе-2	19	Северная Таврия
Торпедоносцы	А-20-Ж	12	Северная Таврия
	Ил-4	11	Северная Таврия
Штурмовики	Ил-2	66	Северная Таврия
Истребители	ЛаГГ-3, Як-9, П-39	62	Северная Таврия
		239	Побережье Кавказа
Разведчики	А-20, Пе-2, П-40	12	Северная Таврия
		3	Побережье Кавказа
Самолеты ПЛО	МБР-2	19	Побережье Кавказа
Всего		448	

Составлено автором по материалам: Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России. СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. С. 55 и 117.

**Количественный и качественный состав 30-го ОРАП на 1 апреля 1944 г.**

Номер эскадрильи	Тип самолета	Количество самолетов	Боеспособные самолеты
1-я АЭ	«Бостон» А-20-В (ДВ-7В)	10	10
2-я АЭ	«Бостон» А-20-Ж	5	4
3-я АЭ	«Киттихаук» П-40	9	9
Всего		24	23

Таблица составлена автором по материалам Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910-2010). СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. С. 513.

**Количественный и качественный состав 7-го ИАП на 1 апреля 1944 г.**

Номер эскадрильи	Тип самолета	Количество самолетов	Боеспособные самолеты
1-я АЭ	П-40 «Киттихаук»	18	18
2-я АЭ	П-40 «Киттихаук»	18	16
3-я АЭ	«Спитфайр»-5б	8	8
Всего		44	42

Таблица составлена автором по материалам: Левшов П.В. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910—2010). СПб.: Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. С. 366.

**Обобщенные сведения боевого и численного состава частей АДД,  
принимавших участие в Крымской операции (апрель—май 1944 г.)**

по дивизиям	Всего экипажей		Боеготовых экипажей		Всего самолетов		Боеготовых самолетов	
	8 апреля	12 мая	8 апреля	12 мая	8 апреля	12 мая	8 апреля	12 мая
на дату								
2-й гв. АК ДД	90		62	57	122		92	52
2-я гв. АД ДД			54	57	89	61	83	45
8-я гв. АД ДД								
3-й гв. АК ДД	135		87		127	102		
3-я гв. АД ДД			32				26	
7-я гв. АД ДД		71		43		55		42
4-й гв. АК ДД	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
4-я гв. АД ДД								
5-я гв. АД ДД								
6-й АК ДД	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
50-я АД ДД	58	54	25	37	65	68	30	52

Таблица составлена автором по материалам: Скоробогатов С.Б. Роль Авиации дальнего действия в период Крымской освободительной операции 8 апреля - 12 мая 1944 г. // Вестник Алтайского государственного педагогического университета. Исторические науки: Отечественная история. Барнаул, 2020. Вып. 4. С. 90.

**Итоги боевой работы 2-го гв. АК ДД в Крымской наступательной операции (апрель—май 1944г.)**

Дата боевого вылета в ночь на:	Цель	Количество самолето-вылетов				Масса сброшенного БЗ, кг		
		2 гв. АД ДД	из них 26 гв. АП НОБ	8 гв. АД ДД	Всего по корпусу	2 гв. АД ДД	8 гв. АД ДД	Всего по корпусу
12.04	Констанца	42	10	18	60	37400	18200	55600
15.04	Севастополь	26	6	23	49	21340	24540	45880
17.04	Галац	37	7	28	65	28900	27200	56100
18.04	Констанца	32	8	25	57	22600	16240	38840
23.04	Севастополь	36	6	30	66	26000	26000	52000
26.04	Севастополь	35	6	30	65	23550	28300	51850
29.04	Севастополь	36	9	3	39	24890	2800	27690
4.05	Севастополь	48	9	30	78	47445	35355	82800
7.05	Севастополь	40	9	31	71	37340	31360	68700
8.05	Севастополь	36	6	35	71	23600	27400	51000
9.05	Севастополь	42	7	27	69	37000	29600	66600
Всего по Румынии		111	25	71	182	88900	61640	150540
Всего по Крыму		299	58	209	508	241165	205355	446520
Общий итог		410	83	280	690	330065	266995	597060

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО: Ф. 20505. Оп. 1. Д. 16. и Ф. 20016. Оп. 1. Д. 25.

**Итоги боевой работы 3-го гв. АК ДД в Крымской наступательной операции  
(апрель—май 1944г.)**

Дата боевого вылета в ночь на:	Цель	Кол-во самолетов вылетов			Масса сброшенного БЗ, кг		
		3 гв. АД ДД	7 гв. АД ДД	Всего по корпусу	3 гв. АД ДД	7 гв. АД ДД	Всего по корпусу
10.04	Констанца	53	Перена- целена	58	54275	0	54275
15.04	Севастопол ь	35	25	60	33320	23800	57120
17.04	Галац	42	21	63	36810	27900	64710
18.04	Констанца	44	21	65	39105	31150	70255
23.04	Севастопол ь	33	32	65	33350	27200	60550
26.04	Севастопол ь	33	31	64	34605	34340	68945
29.04	Севастопол ь	22	16	38	22000	16360	38360
4.05	Севастопол ь	48	33	81	52205	38830	91035
5.05	Севастопол ь	11	21	32	1910	7990	9900
7.05	Севастопол ь	40	32	72	39010	31580	70590
8.05	Севастопол ь	31	26	57	33700	23990	57690
9.05	Севастопол ь	Не летали	34	34	0	33820	33820
Всего по Румынии		139	42	186	130190	59050	189240
Всего по Крыму		253	250	503	250100	237910	488010
Общий итог		392	292	689	380290	296960	677250

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО: Ф. 20562. Оп. 1. Д. 15 и Ф. 20058. Оп. 1. Д. 9.

**Итоги боевой работы 4-го гв. АК ДД в Крымской наступательной операции (апрель—май 1944 г.)**

Дата боевого вылета в ночь на:	Цель	количество самолетоввылетов				масса сброшенного БЗ, кг		
		4 гв. АД ДД	из них 27 гв. АП НОБ	5 гв. АД ДД	Всего по корпусу	4 гв. АД ДД	5 гв. АД ДД	Всего по корпусу
12.04	Констанца	59 за 12 и 18.04	н.д.	н.д.	54	66050 за 12 и 18.04	38250 за 12 и 18.04	61710
15.04	Севастополь	н.д.	н.д.	н.д.	49	н.д.	н.д.	45560
16.04	Севастополь	н.д.	н.д.	н.д.	52	н.д.	н.д.	46360
17.04	Галац	22	н.д.	н.д.	22	20970	19950	40920
18.04	Констанца	н.д.	н.д.	н.д.	5	н.д.	н.д.	42590
23.04	Севастополь	н.д.	н.д.	н.д.	56	н.д.	н.д.	63020
26.04	Севастополь	91 за апрель	н.д.	н.д.	58	97340 за апрель	н.д.	60820
4.05	Севастополь	30	16	16	46	н.д.	н.д.	56650
7.05	Севастополь	н.д.	9	н.д.	60	н.д.	н.д.	71620
8.05	Севастополь	н.д.	18	н.д.	51	н.д.	н.д.	62100
9.05	Севастополь	34	не действовал	н.д.	34.	171375 за май	н.д.	40965
Всего по Румынии		81	н.д.	н.д.	81	87020	58200	145220
Всего по Крыму		225	н.д.	н.д.	722	268715	178380	447095
Общий итог		306	н.д.	н.д.	803	355735	236580	592315

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО: Ф. 20516. Оп.: 0000001. Д. 23. и Ф. 20061. Оп. 0000001. Д. 0016.



**Итоги боевой работы 6-го АК ДД в Крымской наступательной операции  
(апрель-май 1944г.)**

Дата боевого вылета в ночь на:	Цель	Количество самолето-вылетов	Масса сброшенного БЗ, кг
		50 гв. АД ДД	50 гв. АД ДД
12.04	Констанца	26	22550
15.04	Севастополь	23	22140
17.04	Галац	24	27600
18.04	Констанца	24	25375
26.04	Севастополь	25	25655
27.04	Севастополь	26	26005
29.04	Севастополь	21	19610
4.05	Севастополь	23	25780
7.05	Севастополь	28	28465
8.05	Севастополь	31	32890
9.05	Севастополь	37	33748
Всего по Румынии		74	75525
Всего по Крыму		214	214293
Общий итог		288	289818

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО: Ф. 20114. Оп. 1. Д. 141. и Ф. 20114. Оп. 1. Д. 142.

**Итоги боевой работы Авиации дальнего действия в Крымской наступательной операции (апрель-май 1944 г.)**

	Кол-во самолето-вылетов			Масса сброшенного БЗ, тонн		
	по Румынии	по Крыму	Всего	по Румынии	по Крыму	Всего
2 гв. АК ДД	37	167	204	150,54	320,95	471,49
3 гв. АК ДД	186	503	689	134,96	508,97	643,93
4 гв. АК ДД	81	722	803	145,22	447,09	592,31
50 АД (6 АК ДД)	74	214	288	75,53	214,29	289,82
Общий итог	378	1606	1984	506,25	1491,30	1997,55

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО: Ф. 20505. Оп. 1. Д. 16., Ф. 20562. Оп. 1. Д. 15., Ф. 20061. Оп. 0000001. Д. 0016. и Ф. 20114. Оп. 1. Д. 141.

## Приложение 2. Основные сокращения

- А – армия
- АД – авиационная дивизия
- АДД – Авиация дальнего действия
- АДПБ – авиационная дивизия пикирующих бомбардировщиков
- АзВФ – Азовская военная флотилия
- АК – авиационный корпус
- АЭ – авиационная эскадрилья
- БАД – бомбардировочная авиационная дивизия
- БАО – батальон аэродромного обслуживания
- БАП – бомбардировочный авиационный полк
- БДБ – быстроходная десантная баржа
- БЗ – боезапас
- ВА – воздушная армия
- ВВС – Военно-воздушные силы
- ВГК – Верховное Главнокомандование
- ВИМ КЧФ – Военно-исторический музей Краснознаменного Черноморского флота (г. Севастополь)
- ВКИКМЗ – Восточно-Крымский историко-культурный музей-заповедник (г. Керчь)
- ВМБ – военно-морская база
- ВНОС – воздушное наблюдение, оповещение, связь
- ВПУ – выносной пункт управления
- ГАРК – Государственный архив Республики Крым
- Гв. – гвардейский(ая) (в авиационных частях использовался префикс «Г», например, ГИАП – гвардейский истребительный авиационный полк)
- ГВФ – гражданский воздушный флот
- ГИАД – гвардейская авиационная дивизия
- ГМТАП – гвардейский минно-торпедный авиационный полк

ГНБАП – гвардейский ночной бомбардировочный авиационный полк  
ГСК – гвардейский стрелковый корпус  
ГСМ – горюче–смазочные материалы  
ГУ – главное управление  
ЗА – зенитная артиллерия  
ИАД – истребительная авиационная дивизия  
ИАК – истребительный авиационный корпус  
ИАП – истребительный авиационный полк  
КА – Красная армия  
КРАЭ – корректировочная авиационная эскадрилья  
КП – командный пункт  
КРАП – корректировочно-разведывательный авиационный полк  
МЗА – малокалиберная зенитная артиллерия  
НК(О) – народный комиссариат (обороны)  
МРАЭ – морская разведывательная авиационная эскадрилья  
НБАД – ночная бомбардировочная авиационная дивизия  
НБАП – ночной бомбардировочный авиационный полк  
О (в аббревиатуре) – отдельный (ая)  
ОАЗС – отдельное авиационное звено связи  
ОАО – отдельный авиационный отряд  
ОАЭС – отдельная авиационная эскадрилья связи  
ОП – опорный пункт  
ОПА – Отдельная Приморская армия  
ПБАП – пикирующих бомбардировщиков авиационный полк  
ПВО – противовоздушная оборона  
РАБ – район авиационного базирования  
РАП – разведывательный авиационный полк  
РВГК – резерв Верховного Главнокомандования  
РККА – Рабоче-Крестьянская Красная армия  
РЛС – радиолокационная станция

РО – разведотдел

РС – реактивный снаряд

САУ – самоходная артиллерийская установка

СВИМЗ – Севастопольский военно-исторический музей-заповедник

СКФ – Северо-Кавказский фронт

ТК – танковый корпус

ТРАП – транспортный авиационный полк

Укр.Ф – Украинский фронт

ЦАМО – Центральный архив Министерства обороны

ЦВМА – Центральный Военно-морской архив

ЧФ – Черноморский флот

ШАД – штурмовая авиационная дивизия

ШАК – штурмовой авиационный корпус

ШАП – штурмовой авиационный полк