



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2025.2.14>

UDC 94(470.61)«1943»:355.432.1
LBC 63.3(2Рос-4Рос)622,12

Submitted: 20.09.2024
Accepted: 29.11.2024

PARTICIPATION OF SOVIET AVIATION IN THE ROSTOV OFFENSIVE OPERATION (JANUARY – FEBRUARY 1943)

Maxim V. Medvedev

Federal Research Center Southern Scientific Center of the Russian Academy of Sciences,
Rostov-on-Don, Russian Federation

Abstract. Introduction. The article is devoted to the study of the combat work of the Soviet aviation during the Rostov offensive operation in January – February 1943, summing up the results of air battles and identifying the reasons that influenced the effectiveness of the Soviet aviation. This page of history still retains many gaps, one of which is the lack of a comprehensive study of the issues of the incompleteness of this operation. The study of the problem posed will reveal the main reason for the failure of the offensive of the Southern Front in the winter of 1943 on the lines of the Mius River in the Rostov region. *Materials and methods.* The principle of historicism and a systems approach are taken as a methodological basis for the presented study. Problem-chronological, historical-comparative, historical-descriptive, and historical-genetic methods characteristic of historical research were used. The source base includes unpublished documents of various kinds from the funds of the Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation, as well as published materials. *Analysis.* During the Rostov offensive operation, units and formations of the 4th and 8th Air Armies were distributed to cover the advancing ground forces of the Southern Front, which facilitated the advance of strike and mobile groups. Fighters were engaged in aerial reconnaissance of the enemy's position and escort of their assault air groups. Assault groups took advantage of the surprise of the attack and the covert approach to the target. Night bomber aviation was less active, and day bombers did not conduct combat sorties at all. There was often a shortage of fuel and lubricants and other means of supplying aviation units and formations. *Results.* Due to weather conditions, the availability of serviceable equipment and fuels and lubricants, the unpreparedness of airfields, and the progress and results of combat work, aviation depended on its capabilities. The identified difficulties in conducting combat operations by Soviet aviation allow us to speak about previously unknown factors and reasons for the incompleteness of the Rostov offensive operation of 1943. *Funding.* The study was carried out at the expense of the grant of the Russian Science Foundation № 24-28-01642, <https://rscf.ru/project/24-28-01642/>.

Key words: Great Patriotic War, Rostov offensive operation (1943), Soviet aviation, 4th Air Army, 8th Air Army.

Citation. Medvedev M.V. Participation of Soviet Aviation in the Rostov Offensive Operation (January – February 1943). *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2025, vol. 30, no. 2, pp. 171-181. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2025.2.14>

УДК 94(470.61)«1943»:355.432.1
ББК 63.3(2Рос-4Рос)622,12

Дата поступления статьи: 20.09.2024
Дата принятия статьи: 29.11.2024

УЧАСТИЕ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В РОСТОВСКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ (ЯНВАРЬ – ФЕВРАЛЬ 1943 г.)

Максим Валерьевич Медведев

Федеральный исследовательский центр Южный научный центр РАН,
г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

Аннотация. Введение. Статья посвящена изучению боевой работы советской авиации в период Ростовской наступательной операции в январе – феврале 1943 г., подведению итогов воздушных сражений и выявлению причин, повлиявших на эффективность действий советской авиации. На этой странице истории до сих

пор имеются пробелы, один из которых – отсутствие комплексного изучения вопросов незавершенности данной операции. Изучение данной проблемы позволит раскрыть основную причину срыва наступления Южного фронта зимой 1943 г. на рубежах р. Миус в Ростовской области. *Материалы и методы.* В качестве методологической основы представленного исследования использованы принцип историзма и системный подход. Для решения поставленных задач были применены проблемно-хронологический, историко-сравнительный, историко-описательный, историко-генетический методы, характерные для исторического исследования. Источниковая база включает в себя неопубликованные документы различного характера из фондов Центрального архива Министерства обороны РФ, а также опубликованные материалы. *Анализ.* В период Ростовской наступательной операции части и соединения 4-й и 8-й воздушных армий были распределены для прикрытия наступающих наземных войск Южного фронта, что способствовало продвижению ударных и подвижных групп. Истребители занимались воздушной разведкой положения противника и сопровождением своих штурмовых авиагрупп. Штурмовые группы пользовались внезапностью атаки и скрытым подходом к цели. Менее активной была ночная бомбардировочная авиация, а дневные бомбардировщики вовсе не проводили боевых вылетов. Часто не хватало горюче-смазочных материалов и других средств обеспечения авиационных частей и соединений. *Результаты.* По причине неблагоприятных метеоусловий, отсутствия исправной материальной части и горюче-смазочных материалов, неподготовленности аэродромов, ход и результаты боевой работы авиации зависели от ее реальных возможностей. Выявленные трудности ведения боевых действий советской авиации позволяют говорить о ранее неизвестных факторах и причинах незавершенности Ростовской наступательной операции 1943 года. *Финансирование.* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-01642, <https://rscf.ru/project/24-28-01642/>.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Ростовская наступательная операция (1943 г.), советская авиация, 4-я воздушная армия, 8-я воздушная армия.

Цитирование. Медведев М. В. Участие советской авиации в Ростовской наступательной операции (январь – февраль 1943 г.) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2025. – Т. 30, № 2. – С. 171–181. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2025.2.14>

Введение. Освобождение Ростовской области в 1943 г. является важным событием в истории Великой Отечественной войны, которое берет свое начало с Ростовской наступательной операции, длившейся с 1 января по 18 февраля, а по факту до 10 марта 1943 года. Здесь в решающих сражениях с противником проявили себя представители различных родов войск: пехотинцы, кавалеристы, танкисты, артиллеристы, матросы и др. Немаловажную роль в ожесточенных боях на Дону зимой 1943 г. сыграла и советская авиация. Подтверждением большого интереса к различным аспектам истории освобождения Ростовской области в годы Великой Отечественной войны является немалое количество специальных исторических исследований [11]. Однако, невзирая на большой комплекс публикаций и перечень изученных проблем, до сих пор некоторые аспекты проведения Ростовской наступательной операции 1943 г., в том числе и отдельные вопросы ее незавершенности, остаются неисследованными. Например, вопросы боевой работы советской авиации и ее итогов во время Ростовской наступательной операции

1943 г. не нашли должного освещения в трудах исследователей.

Первыми специальными работами по истории 8-й воздушной армии выступают труд Б.А. Губина, В.А. Киселева [3] и сборник очерков и воспоминаний [15], в которых отражается хронология событий и иллюстрируются подвиги советских летчиков. Среди новых исследований данной темы можно выделить работы С.Б. Скоробогатова [21], И.Р. Мухамеджанова [14], но в них рассматривается участие авиации в боях под Сталинградом и в Крыму. Практически единственной работой, в которой специально исследуются подобные вопросы, является статья Г.Г. Матишова, В.И. Афанасенко и Е.Ф. Кринко. В ней подробно анализируется влияние природных аномалий на действия авиации в январе – феврале 1943 г. в боях на Кавказе, однако условия боевых действия 8-й воздушной армии здесь слабо отражены [10]. В работах А.В. Карташева также изучена роль советской авиации в битве за Кавказ с отражением вклада 4-й воздушной армии [7; 8]. В некоторых работах автора данной статьи изучен опыт боевых

действий 8-й воздушной армии в боях на Дону и Миусе весной и летом 1943 г. [12; 13]. В новом коллективном труде по истории боевых операций на Донбассе детально изучены события на земле и в воздухе летом 1943 г. [4]. Близкой по хронологии исследования является публикация Е.А. Шендрикова и В.А. Танцурь, но она охватывает исключительно события Сталинградской битвы [23]. Здесь рассматриваются основные достижения и результаты советской авиации в проведенных боях. В обобщающем труде А. Смирнова оценивается боевая работа советской и немецкой авиации в годы Великой Отечественной войны, автор исследует различные причины, повлиявшие на результативность действий летных составов с обеих сторон противоборства [22].

Целью настоящей статьи является изучение боевой работы советской авиации в период Ростовской наступательной операции в январе – феврале 1943 г., подведение итогов воздушных сражений и выявление причин, повлиявших на эффективность действий советской авиации. На примере действий советской авиации можно раскрыть некоторые детали успеха и неудач войск Южного фронта в ходе проведения операции, что поможет дополнить картину незавершенности действий советских войск зимой 1943 г. на рубежах р. Миус в Ростовской области.

Методы и материалы. Автор в работе опирался на принцип историзма и системный подход. Для решения поставленных задач были применены проблемно-хронологический, историко-сравнительный, историко-описательный, историко-генетический методы. С целью решения поставленных задач были использованы неопубликованные источники из фондов Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ): Управлений Южного фронта (Ф. 64; 228), Северо-Кавказского фронта (Ф. 244), 8-й воздушной армии (Ф. 346), 51-й армии (Ф. 406). В этих материалах представлены документы фронтового делопроизводства – приказы командования Южного фронта, боевые донесения, статистические данные, обзор боевых действий, планы боевого использования, а также отчетность о боевой работе 8-й воздушной армии за указанный

период, которые позволили детально изучить оперативную ситуацию советской авиации в период Ростовской наступательной операции 1943 года. Использовались также опубликованные источники [19; 20].

Анализ. История 8-й воздушной армии начинается с ее формирования в мае 1942 г. путем преобразования авиации Юго-Западного фронта. Боевой путь первых десяти соединений армии связан с боями на купянско-полтавском и валуйско-россошанском направлениях. В ходе Сталинградской битвы армия действовала в составе Юго-Восточного, а затем и Сталинградского фронтов, обеспечивая их прикрытие с воздуха в оборонительных сражениях и в период контрнаступления. Под контролем командующего фронтом и командующего армии находилось управление авиации армии. С самого начала формирования командующим 8-й воздушной армии был назначен опытный авиатор, участник нескольких предвоенных вооруженных конфликтов, генерал-майор авиации Т.Т. Хрюкин. Получив ценный опыт в боях под Сталинградом, соединения 8-й воздушной армии также заложили основу для продвижения советских войск на ростовском направлении в начале января – февраля 1943 г. [23, с. 109–110]. Однако характер боевых действий 8-й воздушной армии зачастую был сопряжен как с материальными трудностями, так и со сложными природными условиями января – февраля 1943 года. В связи с этим советской авиации не всегда удавалось в полной мере реализовать поставленные задачи. От этого во многом зависел результат сражений наземных частей и соединений.

После поражения группировки Э. фон Манштейна в большой излучине Дона в ходе Котельниковской операции (12–24 декабря 1942 г.) директивой Ставки Верховного Главнокомандования (далее – ВГК) от 30 декабря 1942 г. № 170720 из Сталинградского фронта был создан Южный фронт (второго формирования) [20, с. 476]. Уже 1 января 1943 г. фронт под командованием генерал-полковника А.И. Еременко получил в свой состав 2-ю гвардейскую, 51-ю и 28-ю общевойсковые и 8-ю воздушную армии. 3 января в Южный фронт из Юго-Западного была переподчинена 5-я ударная армия, а в начале февраля 1943 г. из Северо-Кавказского фронта передавалась 44-я ар-

мия и конно-механизированная группа генерала Н.Я. Кириченко.

В начале января 1943 г. 8-я воздушная армия имела в своем составе 2-й смешанный авиационный корпус (201-я истребительная и 214-я штурмовая дивизии), а также восемь соединений (206-я, 226-я штурмовые, 235-я, 268-я, 287-я истребительные, 270-я бомбардировочная, 272-я ночная бомбардировочная и 289-я смешанная авиадивизии) и другие подразделения [1], которые в целом насчитывали 317 исправных самолетов (см. таблицу). Однако непосредственно к боевым действиям из них было готово всего 195 самолетов. В связи с чем 195 советских самолетов участвовало в боях против 350 самолетов люфтваффе [9, л. 28]. В период проведения операции 8-я воздушная армия применяла самолеты типа Як-1, Як-7, Ла-5, ЛаГГ-3, Ил-2, Пе-2, СБ и У-2. Противник в это время использовал самолеты Ме-109, Ме-109Г, Ме-110, Ю-87, Ю-88, Ю-83, Хе-111, ФВ-189, До-17, До-215, Хш-126 и Ю-52.

Войска Южного фронта с первых дней наступали с севера, востока и юго-востока в направлении на Ростов-на-Дону. Общая полоса действий 8-й воздушной армии в среднем составляла 60 км. В начале операции 8-я воздушная армия полным составом содействовала наступлению механизированной группы генерал-майора П.А. Ротмистрова, состоящей из 3-го гвардейского танкового, 2-го и 5-го гвардейских механизированных корпусов. В процессе операции 8-я воздушная армия для успешного взаимодействия с общевойсковыми объединениями разделила свои силы таким

образом: 28 штурмовиков и 81 истребитель выделялись для содействия наступлению 2-й гвардейской армии; 11 штурмовиков и 53 истребителя поддерживали 51-ю армию. На втором этапе операции содействие в основном оказывалось 2-й гвардейской и 5-й ударной армиям. Постепенно с продвижением наземных войск взаимодействие авиации проходило с конно-механизированной группой Н.Я. Кириченко, а также с 28-й и 51-й армиями в зависимости от условий и характера выполнения поставленных задач на фронте [9, л. 30–31].

Противник в первую очередь старался удержать контроль над коридором выхода своей группировки с Северного Кавказа к Ростову-на-Дону. Огромные надежды он возлагал на авиацию 4-го воздушного флота. Одновременно с действиями Южного фронта Ставка ВГК решила развернуть преследование немецкой 1-й танковой армии силами Северной группы войск Закавказского фронта под командованием генерал-лейтенанта И.И. Масленникова. Таким образом, конно-механизированная группа генерал-лейтенанта Н.Я. Кириченко в составе 4-го Кубанского и 5-го Донского гвардейских кавалерийских корпусов, танковых групп генерал-майора Г.П. Лобанова и подполковника В.С. Титова и 62-й стрелковой бригады Северной группы войск Закавказского фронта (позже – Северо-Кавказского фронта) была направлена на помощь войскам Южного фронта в овладении Азовом, Батайском, отрезая пути отхода вражеской группировки через Ростов-на-Дону. Продвигаясь с Северного Кавказа к Дону, конно-механизированная группа и 44-я армия до конца января

Численность самолетного парка 8-й воздушной армии в начале Ростовской наступательной операции 1943 года

The size of the 8th Air Army's aircraft fleet at the beginning of the Rostov offensive operation in 1943

Виды авиации	Самолеты		
	Исправные	Неисправные	Всего
Истребительная	165	113	278
Штурмовая	70	123	193
Бомбардировочная (дневная)	26	26	52
Бомбардировочная (ночная)	52	39	91
Разведывательная	4	14	18
<i>Итого</i>	317	315	632

Примечание. Источник: [9, л. 27].

1943 г. поддерживались 4-й воздушной армией, которая, в свою очередь, наносила бомбоштурмовые удары по местам скопления противника на линии Минеральные Воды – Ростов-на-Дону [2, с. 201].

После неудач германской группировки под Сталинградом противник в целях маскировки своих аэродромов стал применять тактику их защиты путем ведения плотного зенитно-артиллерийского огня. Однако замысел в сохранении секретности их расположения заключался в том, что средства противовоздушной обороны врага теперь находились в удалении на 68 км от реальных мест базирования авиации. Планируя запутать советскую сторону, противник таким образом хотел направить бомбоштурмовые удары 8-й воздушной армии на ложные цели, но этот замысел вскоре был раскрыт советской разведкой [17, л. 7].

Одним из ключевых мест базирования вражеской авиации был аэродром в Сальске. Противник проводил отсюда переброску боеприпасов и продовольствия своей окруженной группировке под Сталинградом. Уже 6 января 1943 г. командир 2-го смешанного авиакорпуса Герой Советского Союза, генерал-майор авиации И.Т. Еременко получил информацию о координатах базы снабжения противника в 1,5 км западнее Сальска. Накануне разведка установила там местонахождение более 150 самолетов преимущественно транспортного типа Ю-52 и большое скопление бомбардировщиков. Уже к исходу дня командование корпуса приняло решение о нанесении штурмового удара по аэродрому в Сальске [17, л. 3 об.].

7 января 1943 г. группа штурмовиков в составе 10 Ил-2 622-го штурмового авиаполка под прикрытием 12 Як-1 из состава 236-го истребительного авиаполка до десяти раз выполняла полеты с целью нанесения удара по аэродрому в Сальске, но в силу неблагоприятных метеоусловий на маршруте вынуждена была возвращаться обратно. По этой причине летчикам еще несколько дней не удавалось выполнить боевую задачу. Только 10 января 1943 г. метеоусловия несколько улучшились и в результате удачно проведенного штурмового удара бомбами ФАБ-100 по аэродрому противника в Сальске было уничтожено 19 и повреждено 10 самолетов Ю-52. Кроме

того, в воздушном бою было сбито еще 4 вражеских самолета. Благодаря заходу на цель с юга, со стороны облаков советские летчики смогли внезапно нанести удар по аэродрому. Однако причина срыва первого штурмового удара по аэродрому в Сальске 7 января заключались не только в отсутствии данных о метеоусловиях на маршруте, но и в плотном огне зенитной артиллерии противника [16, л. 102–104]. Влияние метеоусловий на действия советской авиации сказалось также ночью 20 и 21 января 1943 г., в связи с чем боевая работа авиаполков в это время вовсе не велась.

Задача штурмовой авиации заключалась в нанесении бомбоштурмовых ударов по противнику с целью создания условий для беспрепятственного продвижения полевых соединений Южного фронта. Так, 2 февраля 1943 г. части 34-й гвардейской стрелковой дивизии подошли к хутору Родники Кагальницкого района, где сосредоточилось около 10 танков и до двух рот мотопехоты противника. Одновременно с этим создалась угроза для правого фланга 34-й гвардейской стрелковой дивизии. С целью срыва вражеского контрудара туда было отправлено звено 806-го штурмового авиаполка составом из четырех Ил-2 под командованием лейтенанта В.В. Пальмова. Вылетев в район действия противника, штурмовики сделали два разведывательных захода с задачей выбора наиболее выгодной цели. В результате воздушной разведки было обнаружено скопление танков и большое число автомашин. После четвертого захода штурмовики обстреляли танки и другую технику противника, было выведено из строя 3 танка, 5 автомашин, сожжено 3 бензовоза и уничтожено до 20 вражеских солдат. Благодаря поддержке авиации 34-я гвардейская стрелковая дивизия перешла в наступление и полностью освободила населенный пункт Родники [18, л. 8–8 об.].

В боевом донесении командующего войсками Южного фронта от 1 февраля 1943 г. № 0033 Верховному Главнокомандующему о ходе боевых действий на ростовском направлении генерал-полковник А.И. Еременко отмечал, что «противник перед фронтом наступления 2-й гвардейской, 51-й и 28-й армий в составе 16-й моторизованной, 17-й, 23-й тако-

вых дивизий и дивизии СС «Викинг», пополненной танками и людьми, продолжает упорно сопротивляться и контратаками танков с мотопехотой при непрерывной поддержке авиации пытается задержать наше продвижение» [19, с. 257]. Далее в донесении следовал вывод о том, что только 2-я гвардейская армия в боях за выход на южный берег р. Маныч и р. Дон понесла большие потери как в живой силе, так и в технике и не представляла больше серьезной ударной силы. Так, по состоянию на 30 января 1943 г. 3-й гвардейский танковый корпус имел в строю 9 танков, а его 2-я гвардейская мотострелковая бригада насчитывала всего 350 чел. личного состава. В составе 5-го гвардейского механизированного корпуса оставались 1 тыс. активных штыков и 8 танков. В связи с этим командующий Южный фронт А.И. Еременко запросил у Ставки ВГК пополнение войск в 100 тыс. чел., из них только половина предусматривалась для гвардейских стрелковых соединений, а также требовалось 500 танков [19, с. 257].

В донесении командование Южного фронта не упоминает о положении 8-й воздушной армии, упуская из внимания сложившиеся в ней в ходе январских боев серьезные проблемы. В течение последней декады января боевые задачи летчиков по многим причинам срывались. На 1 февраля 1943 г. в составе 8-й воздушной армии оставалось 218 исправных и 177 неисправных самолетов. Учитывая, что противник в среднем имел 350 активных самолетов, соотношение сил в воздухе получалось в пользу люфтваффе [18, л. 6]. Вылеты срывались еще и по причине плохой работы батальонов аэродромного обслуживания. К примеру, 5 февраля 1943 г. 13-й истребительный и 3-й гвардейский авиаполки не были своевременно обеспечены горюче-смазочными материалами на аэродроме Баранщиков по вине 840-го батальона аэродромного обслуживания. 8 февраля 1943 г. на аэродроме Малая Орловка 372-й батальон аэродромного обслуживания не обеспечил гидравлической смесью восемь самолетов 13-го истребительного авиаполка, а 214-я штурмовая авиационная дивизия ее полностью не получила. Таким образом, если изначально в истребителях перевес все же был на стороне советской авиации, то в течение февраля в связи с фак-

тором выработки моторесурса, в том числе и по причине проблем с горюче-смазочными материалами, количество исправных самолетов в армии сократилось до 150. Только в истребительных частях по состоянию на 10 февраля 1943 г. по случаю выработки моторесурса в самолетах требовалось для замены 137 двигателей [18, л. 13 об.]. Противник постепенно получил преимущество в самолетах более чем в два раза.

Уже 14 февраля 1943 г. Южный фронт освободил Ростов-на-Дону и через несколько дней его войска вышли на рубежи р. Миус. 17 февраля части и соединения 4-го гвардейского Сталинградского механизированного корпуса овладели Матвеевым Курганом и 18 февраля 1943 г. вышли к Анастасиевке, отделившись на 30 км от других соединений. Идущая за танкистами колонна с горюче-смазочными материалами сразу была разбита бомбардировщиками люфтваффе [5, л. 86]. Тылы и стрелковые части только через сутки подошли к миусскому рубежу, но встретили сильное вражеское сопротивление. Вместе с тем командование отмечало срыв в своевременной подготовке аэродромов Марьевка, Крюково, Матвеев Курган. Причина заключалась в отсутствии горюче-смазочных материалов в инженерно-аэродромных батальонах [18, л. 7].

Проводя боевые вылеты по прикрытию наземных войск, авиадивизии также продвигались вместе с ними, имея для этого передовые аэродромы и аэродромы подскока в непосредственной близости к линии фронта. Однако при выборе передовых аэродромов основная трудность заключалась в очистке полей от снежных заносов. Так, например, аэродром в селе Марьевка Матвеево-Курганского района советские летчики не могли занять до 26 февраля 1943 года. Из-за отсутствия передовых аэродромов советским летчикам было трудно вести взаимодействие с наземными частями фронта. Учитывая, что после овладения Новочеркасским аэроузлом вся исправная материальная часть 2-го смешанного авиационного корпуса и других соединений базировалась на аэродроме хутора Хотунок Кривянского района, с момента закрепления Южного фронта на левом берегу Миуса корпус постепенно перебазировался на

аэродром в Марьевке. Однако аэродром в Матвеевом Кургане еще долго не применялся советской авиацией из-за непосредственной близости линии фронта [18, л. 6]. Тем не менее благодаря освобождению Ростова-на-Дону и Новочеркасска 8-я воздушная армия заняла хорошие аэроузлы с бетонированными взлетно-посадочными полосами, поэтому не было трудностей в выборе аэродромов основного базирования.

В середине февраля 1943 г. с целью отеснения противника за Миус, а также для срыва вражеских железнодорожных перевозок, советские штурмовики проводили атаки на железнодорожные станции в Успенской, Кошкино, Иловайске, Донецко-Амвросиевке, но по итогу они не имели весомых результатов. Ограниченные возможности штурмовиков также были связаны с проблемой нехватки топлива. В целом практиковалась работа штурмовиков совместно с истребителями. Основным тактическим приемом штурмовых частей был скрытый подход к цели и внезапность атаки. Это было связано с тем, что в большинстве случаев заходы летчиков проводились в ясную погоду со стороны солнца, а в период облачности – из-за облаков. Состав групп штурмовиков 8-й воздушной армии, вылетевших на задание, также зависел от ресурса заправки топливом и в среднем диапазоне составлял не более 3–7 самолетов Ил-2. Наиболее результативным был налет 22 февраля 1943 г. группы штурмовиков из семи Ил-2 под командованием будущего Героя Советского Союза капитана С.И. Лобанова. Тогда, под прикрытием шести Як-1, группа произвела внезапное бомбометание на аэродром противника в Таганроге, сожгла один и вывела из строя 10 самолетов Хе-111 [18, л. 8 об].

Кроме того, в течение февраля снизилась интенсивность боевых вылетов бомбардировщиков. Эффективной была работа ночных бомбардировщиков в ночь на 27 февраля 1943 г., когда в селе Александровка Матвеево-Курганского района, перед фронтом 2-й гвардейской армии, было уничтожено четыре вражеских орудия с расчетами. В ночь на 28 февраля 1943 г. на участке Самбек – Ряженое ночными бомбардировщиками было подавлено еще девять артиллерийских точек противника. В основном в качестве бомбардировщиков применя-

лись У-2, так как в неблагоприятную погоду их можно было использовать не только ночью, но и днем. Вместе с тем дневные бомбардировщики в течение февраля 1943 г. боевую работу не вели вовсе. Это было также связано с ограничениями в снабжении горюче-смазочными средствами и малочисленностью исправной материальной части.

В связи с обозначенными выше проблемами основная нагрузка боевой работы в воздухе в феврале 1943 г. легла на истребительные соединения. Главная задача истребительных частей в Ростовской наступательной операции заключалась в прикрытии наземных войск Южного фронта, главным образом подвижных и ударных групп, в разведке по обнаружению войск противника и сопровождении штурмовых авиагрупп. Проводились вылеты «охотников»-истребителей в поиске противника вплоть до аэродрома Сталино (в настоящее время – Донецк), и, пользуясь внезапностью, летчики-истребители сбивали там разведчиков и одиночных бомбардировщиков противника. Например, 11 февраля 1943 г. звено из четырех Як-1, ведущим которых был командир 296-го истребительного авиаполка подполковник Н.И. Баранов, встретив группу из семи Ю-87, рассеяли бомбардировщики и сбили два самолета противника. Кроме того, использовалось прикрытие истребителями путем их вызова по рациям наведения и управления воздушным боем. Только в течение 27 февраля 1943 г. путем своевременного извещения истребителей было сбито восемь бомбардировщиков противника в районе села Политотдельское Матвеево-Курганского района [18, л. 9].

Целью вражеской бомбардировки в Политотдельском 27 февраля был штаб 51-й армии. В налете на штаб участвовало десять самолетов Ю-88 и Хе-111, которые сбросили до 30 авиабомб массой от 100 до 250 кг. В результате бомбардировки был полностью уничтожен узел связи, разрушено помещение начальника штаба и до 20 домов, которые предназначались для личного состава штаба. Интенсивной бомбежке в тот день также подвергались поселок Матвеев Курган и село Ряженое, к тому времени занятые советскими войсками. Здесь пострадали части 5-го гвардейского Донского казачьего кавалерийского

корпуса. Накануне над позициями казаков 5 советских истребителей по неясной причине уклонились от воздушного боя с 9 бомбардировщиками противника. Тогда противник беспрепятственно произвел бомбометание, после которого только в 12-й гвардейской кавалерийской дивизии 38 чел. погибло, а 108 чел. получили ранения. Ущерб был причинен и конскому составу, 35 лошадей было убито и покалечено [6, л. 14 об.].

В январе – феврале 1943 г. одной из больших проблем в боевой работе летчиков являлась нехватка горюче-смазочных материалов. Уже с 23 по 28 февраля 1943 г. активность советских летчиков заметно снизилась из-за того, что на аэродроме Хотунок Кривянского района закончилось топливо. По этой причине наблюдались срывы в боевой работе 268-й истребительной, 272-й ночной бомбардировочной авиадивизий и 8-го отдельного разведывательного авиаполка. В связи с чем они не могли помочь оказавшимся в тяжелом положении советским танкистам, пехотинцам и кавалерии в боях на р. Миус. Среди других проблем наблюдались случаи несвоевременного подвоза тыловыми частями материально-технического обеспечения, отсутствовало необходимое количество автотранспорта, отмечалось низкокалорийное питание для начальствующего и рядового состава. В частях 2-го смешанного авиационного корпуса с 15 февраля 1943 г. не выдавался дополнительный паек, а с 27 февраля 1943 г. была прекращена выдача мясного питания, летчики также замечали неудовлетворительное обеспечение обмундированием и предметами ширпотреба для авиачастей [18, л. 6].

Результаты. В течение января – февраля 1943 г. войскам Южного фронта удалось освободить большую часть Ростовской области, но после выхода к р. Миус их наступление застопорилось. Западные районы области по правому берегу реки еще на полгода оставались под нацистской оккупацией. Заняв Ростовский, Новочеркасский и Шахтинский аэроузлы, советские войска таким способом вынудили противника перенести базирование своего воздушного флота в Макеевку, Сталино, Запорожье, а аэродромы Таганрог, Герасимовка и Северный использовались люфтваффе в качестве аэродромов

подскока. Освобождение большей части территории Ростовской области хоть и не завершилось тогда полным сокрушением врага на р. Миус, но позволило общевойсковым соединениям фронта закрепиться на его левом берегу для будущего прорыва Миус-фронта летом 1943 года. В этом была и немалая заслуга советской авиации. Однако ведение боевых действий истребительной, штурмовой и бомбардировочной авиацией 8-й воздушной армии в январе – феврале 1943 г. напрямую было связано с природным фактором и материально-техническим состоянием самолетных парков. По причине неблагоприятной погоды в течение февраля 1943 г. летных дней было 13, ограничено летных – 8 и нелетных – 7. Летных ночей было 19 и нелетных – 9. Всего в течение февраля 1943 г. 8-я воздушная армия произвела 5 777 самолетовылетов. После доукомплектования 8-й воздушной армии в течение февраля 1943 г. ее летный состав насчитывал не более 85 %, а материальная часть только на 61 % была оснащена [18, л. 15–16].

Всего в ходе Ростовской наступательной операции частями и соединениями 8-й воздушной армии было проведено 187 воздушных боев. За весь период операции в результате воздушных сражений, нанесения авиаударов по аэродромам и огнем из орудий противовоздушной обороны было уничтожено 223 самолета противника [9, л. 30, 32]. Боевые потери парка 8-й воздушной армии только в феврале 1943 г. составили 32 самолета, а небоевые – 11 самолетов.

В начале операции части и соединения 4-й и 8-й воздушных армий практиковали распределение сил по авиационному прикрытию наземных войск, что способствовало продвижению ударных и подвижных групп. Истребители занимались воздушной разведкой положения противника и сопровождением своих штурмовых авиагрупп. Штурмовые группы пользовались тактикой внезапности атаки и скрытого подхода к цели. Так, при ликвидации вражеского аэродрома в Сальске эффективным было применение советскими штурмовиками атаки по врагу со стороны солнца или облаков, оставаясь незамеченными. Менее активной была ночная бомбардировочная авиация, а дневные бомбардировщики вовсе

не проводили боевых вылетов. Однако ввиду перечисленных выше причин, характер и результаты боевой работы авиации зависели не от масштаба поставленных задач, а от реальной возможности частей и соединений (метеоусловий, наличия исправной материальной части, горюче-смазочных материалов, состояния аэродромов). По причине задержки батальонов аэродромного обслуживания в разминировании и восстановлении взлетно-посадочной полосы вражеских аэродромов советская авиация отставала от наземных войск. Кроме того, в связи с большим числом неисправных самолетов в 8-й воздушной армии противник в итоге получил численное преимущество в самолетном парке более чем в два раза. Выявленные условия и трудности ведения боевых действий советской авиации позволяют говорить о ранее неизвестных факторах, которые дополняют причины незавершенности Ростовской наступательной операции, проводившейся в январе – феврале 1943 года.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Боевой состав Советской Армии. Часть III. (Январь – декабрь 1943 г.). Военно-Научное управление Генерального Штаба. М.: Ордена Труд. Крас. Знамени Воен. изд-во М-ва обороны СССР, 1972. 336 с.
2. Вершинин К. А. Четвертая воздушная. М.: Воениздат, 1975. 349 с.
3. Губин Б. А., Киселев В. А. Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. М.: Воениздат, 1986. 239 с.
4. Донбасс 1943. Освобождение индустриального сердца России. М.: Яуза-каталог, 2023. 736 с.
5. Журнал боевых действий войск Южного фронта за период с 1 по 28 февраля 1943 г. // Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (далее – ЦАМО РФ). Ф. 228. Оп. 505. Д. 101. 127 л.
6. Итоговая оперативная сводка штаба 5-го гвардейского кавалерийского корпуса // ЦАМО РФ. Ф. 406. Оп. 9837. Д. 212. 36 л.
7. Карташев А. В. Советская авиация в битве за Кавказ // Значение и роль Советского Союза в победе над нацистской Германией и ее союзниками в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Новый взгляд и осмысление Т. 1. Ч. 1. Ставрополь: АГРУС, 2022. С. 73–80.
8. Карташев А. В. Советская авиация в боях за освобождение Ставрополя в январе 1943 года // История народов Кавказа: диалог культур, языков и религий (К 100-летию со дня рождения профессора В.П. Невской). Ставрополь: СКФУ, 2019. С. 254–256.
9. Краткие итоги боевых действий 8-й воздушной армии в Ростовской операции // ЦАМО РФ. Ф. 244. Оп. 3000. Д. 10. 32 л.
10. Матишов Г. Г., Афанасенко В. И., Кричко Е. Ф. Влияние аномальных природных явлений на действия советской авиации в Северо-Кавказской наступательной операции // Вестник Российской академии наук. 2020. Т. 90, № 5. С. 466–471.
11. Матишов Г. Г., Афанасенко В. И., Кричко Е. Ф. Миус-фронт в Великой Отечественной войне. Ростов н/Д: Изд-во ЮНЦ РАН, 2011. 228 с.
12. Медведев М. В. Боевые действия 8-й воздушной армии по освобождению Ростовской области в июле–августе 1943 года // Научная мысль Кавказа. 2022. № 4 (112). С. 19–25.
13. Медведев М. В. На ростовском направлении. Южный фронт в боях на Миусе. Январь – август 1943 г. М.: Центрполиграф, 2022. 191 с.
14. Мухамеджанов И. Р. 9-й Гвардейский истребительный авиаполк в небе Сталинграда // Клио. 2015. № 9. С. 133–140.
15. Над огненным Доном: очерки и воспоминания об авиаторах 8-й воздушной армии. Ростов н/Д: Кн. изд-во, 1985. 160 с.
16. Некоторые особенности из опыта действий ночной бомбардировочной авиации типа У-2 при обороне г. Сталинград // ЦАМО РФ. Ф. 346. Оп. 5755. Д. 109. 222 л.
17. Обзор опыта боевых действий частей 8-й воздушной армии // ЦАМО РФ. Ф. 346. Оп. 5755. Д. 106. 15 л.
18. Отчет о боевой работе частей 8-й воздушной армии на Южном фронте // ЦАМО РФ. Ф. 64. Оп. 505. Д. 67. 42 л.
19. Русский архив. Великая Отечественная война. Прелюдия Курской битвы: док. и материалы. Т. 14 (4–3). М.: Терра, 1997. 448 с.
20. Русский архив: Великая Отечественная. Ставка Верховного Главнокомандования: док. и материалы. 1942 год. М.: Терра, 1996. Т. 16 (5–2). 624 с.
21. Скоробогатов С. Б. Действия авиации 8-й воздушной армии в период подготовки операции по освобождению Крыма (ноябрь 1943 – апрель 1944 г.) // Ялта 1945: уроки истории. Ливадия: Антиква, 2019. С. 179–189.
22. Смирнов А. Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне. М.: АСТ: АСТ МОСКВА: Транзит-книга, 2006. 574 с.

23. Шендриков Е. А., Танцура В. А. Боевые действия 8-й воздушной армии в Сталинградской битве 1942–1943 гг. // Проблемы социальных и гуманитарных наук. 2023. № 2 (35). С. 109–114.

REFERENCES

1. *Boevoy sostav Sovetskoj Armii. Chast III. (Janvar – dekabr 1943 g.). Voенно-Nauchnoe upravlenie Generalnogo Shtaba* [Combat Strength of the Soviet Army. Part 3. (January – December 1943). Military Scientific Directorate of the General Staff]. Moscow, Ordena Trud. Kras. Znameni Voen. izd-vo M-va oborony SSSR, 1972. 336 p.

2. Vershinin K.A. *Chetvertaja vozdušnaja* [Fourth Air]. Moscow, Voenizdat, 1975. 349 p.

3. Gubin B.A., Kiselev V.A. *Vosmaja vozdušnaja. Voенно-istoricheskij oчерk boevogo puti 8-j vozdušnoj armii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny* [Eighth Air. Military-Historical Essay on the Combat Path of the 8th Air Army During the Great Patriotic War]. Moscow, Voenizdat, 1986. 239 p.

4. *Donbass 1943. Osvobozhdenie industrialnogo serdca Rossii* [Donbass 1943. Liberation of the Industrial Heart of Russia]. Moscow, Yauza-catalog Publ., 2023. 736 p.

5. Zhurnal boevyh dejstvij vojsk Juzhnogo fronta za period s 1 po 28 fevralja 1943 g. [Combat Log of the Troops of the Southern Front for the Period from February 1 to 28, 1943]. *Tsentralnyy arkhiv Ministerstva oborony Rossijskoj Federatsii (daleye – TsAMO RF)* [Central Archives of the Ministry of Defense of the Russian Federation]. f. 228, inv. 505, d. 101. 1271.

6. Itogovaja operativnaja svodka shtaba 5-go gvardejskogo kavalerijskogo korpusa [Final Operational Report of the Headquarters of the 5th Guards Cavalry Corps]. *TsAMO RF* [Central Archives of the Ministry of Defense of the Russian Federation], f. 406, inv. 9837. d. 212. 361.

7. Kartashev A.V. Sovetskaja aviacija v bitve za Kavkaz [Soviet aviation in the battle for the Caucasus]. *Znachenije i rol Sovetskogo Soyuza v pobede nad natsistskoj Germanijey i yeye soyuznikami v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg. Novyy vzglyad i osmyslenije. T. 1. Ch. 1* [Significance and Role of the Soviet Union in the Victory over Nazi Germany and Its Allies in the Great Patriotic War of 1941–1945. New Look and Understanding. Vol. 1. Pt. 1]. Stavropol, AGRUS Publ., 2022, pp. 73–80.

8. Kartashev A.V. Sovetskaja aviacija v bojah za osvobozhdenie Stavropolja v janvare 1943 goda [Soviet Aviation in the Battles for the Liberation of Stavropol in January 1943]. *Istoriya narodov Kavkaza: dialog*

kultur, yazykov i religiy (K 100-letiyu so dnya rozhdeniya professora V.P. Nevskoy) [History of the Peoples of the Caucasus: Dialogue of Cultures, Languages and Religions (On the 100th Anniversary of the Birth of Professor V.P. Nevskaya)]. Stavropol, SKFU, 2019, pp. 254–256.

9. *Kratkie itogi boevyh dejstvij 8-j vozdušnoj armii v Rostovskoj operacii* [Brief Results of the Combat Operations of the 8th Air Army in the Rostov Operation]. *TsAMO RF* [Central Archives of the Ministry of Defense of the Russian Federation], f. 244, inv. 3000, d. 10. 321.

10. Matishov G.G., Afanasenko V.I., Krinko E.F. Vlijanie anomalnyh prirodnyh javlenij na dejstvija sovetskoj aviacii v Severo-Kavkazskoj nastupatelnoj operacii [Influence of Anomalous Natural Phenomena on the Actions of Soviet Aviation in the North Caucasus Offensive Operation]. *Vestnik Rossijskoj akademii nauk* [Bulletin of the Russian Academy of Sciences], 2020, vol. 90, no. 5, pp. 466–471.

11. Matishov G.G., Afanasenko V.I., Krinko E.F. *Mius-front v Velikoj Otechestvennoj vojne* [Mius Front in the Great Patriotic War]. Rostov-on-Don, Izd-vo YuNTs RAN, 2011. 228 p.

12. Medvedev M.V. Boevye dejstvija 8-j vozdušnoj armii po osvobozhdeniju Rostovskoj oblasti v ijule–avguste 1943 goda [Combat Operations of the 8th Air Army to Liberate the Rostov Region in July – August 1943]. *Nauchnaya mysl Kavkaza* [Scientific Thought of the Caucasus], 2022, no. 4 (112), pp. 19–25.

13. Medvedev M.V. *Na rostovskom napravlenii. Juzhnyj front v bojah na Miusе. Janvar – avgust 1943 g.* [In the Rostov Direction. Southern Front in the Battles on the Mius. January – August 1943]. Moscow, Centerpoligraf, 2022. 191 p.

14. Mukhamedzhanov I.R. 9-j Gvardejskij istrebitelnyj aviapolk v nebe Stalingrada [9th Guards Fighter Aviation Regiment in the Skies of Stalingrad]. *Clio*, 2015, no. 9, pp. 133–140.

15. *Nad ognennym Donom: oчерki i vospominanija ob aviatorah 8-j vozdušnoj armii* [Over the Fiery Don: Essays and Memoirs About the Aviators of the 8th Air Army]. Rostov-on-Don, Kn. izd-vo, 1985. 160 p.

16. Nekotorye osobennosti iz opyta dejstvij nochnoj bombardirovočnoj aviacii tipa U-2 pri oborone g. Stalingrad [Some Features from the Experience of Operations of Night Bomber Aviation Type U-2 in the Defense of Stalingrad]. *TsAMO RF* [Central Archives of the Ministry of Defense of the Russian Federation], f. 346, inv. 5755, d. 109. 2221.

17. Obzor opyta boevyh dejstvij chastej 8-j vozdušnoj armii [Review of the Experience of Combat Operations of Units of the 8th Air Army].

TsAMO RF [Central Archives of the Ministry of Defense of the Russian Federation], f. 346, inv. 5755, d. 106. 151.

18. Otchet o boevoj rabote chastej 8-j vozdušnoj armii na Juzhnom fronte [Report on the Combat Work of Units of the 8th Air Army on the Southern Front]. *TsAMO RF* [Central Archives of the Ministry of Defense of the Russian Federation], f. 64, inv. 505, d. 67. 421.

19. *Russkij arhiv. Velikaja Otechestvennaja vojna. Preljudija Kurskoj bitvy: dok. i materialy. T. 14. (4–3)* [Russian Archive. Great Patriotic War. Prelude to the Battle of Kursk. Doc. and Materials. Vol. 14. (4–3)]. Moscow, Terra Publ., 1997. 448 p.

20. *Russkij arhiv: Velikaja Otechestvennaja. Stavka Verhovnogo Glavnokomandovanija: dok. i materialy. 1942 god* [Russian Archive: Great Patriotic War. Headquarters of the Supreme High Command: Documents and Materials. 1942]. Moscow, Terra Publ., 1996, vol. 16 (5–2). 624 p.

21. Skorobogatov S.B. Dejstvija aviacii 8-j vozdušnoj armii v period podgotovki operacii po osvobozhdeniju Kryma (nojabr 1943 – aprel 1944 g.) [Actions of the Aviation of the 8th Air Army During the Preparation of the Operation to Liberate Crimea (November 1943 – April 1944)]. *Yalta 1945: uroki istorii* [Yalta 1945: Lessons of History]. Livadia, Antikva Publ., 2019, pp. 179-189.

22. Smirnov A. *Boevaja rabota sovetskoj i nemeckoj aviacii v Velikoj Otechestvennoj vojne* [Combat Work of Soviet and German Aviation in the Great Patriotic War]. Moscow, AST Publ., AST MOSKVA Publ., Transit-kniga Publ., 2006. 574 p.

23. Shendrikov E.A., Tantsura V.A. Boevye dejstvija 8-j vozdušnoj armii v Stalingradskoj bitve 1942–1943 gg. [Combat Operations of the 8th Air Army in the Battle of Stalingrad 1942–1943]. *Problemy sotsialnykh i gumanitarnykh nauk* [Problems of Social and Humanitarian Sciences], 2023, no. 2 (35), pp. 109-114.

Information About the Author

Maxim V. Medvedev, Candidate of Sciences (History), Researcher, Federal Research Center Southern Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, Chekhov St, 41, 344006 Rostov-on-Don, Russian Federation, m1max@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8699-6405>

Информация об авторе

Максим Валерьевич Медведев, кандидат исторических наук, научный сотрудник, Федеральный исследовательский центр Южный научный центр РАН, просп. Чехова, 41, 344006 г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация, m1max@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8699-6405>