

Альфа-Пресс, 2009. 3. Мировое производство куриного мяса, по странам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://data.topic.ru/statistics/agriculture/farming/mirovoe-proizvodstvo-kurinogo-myasa-po-stranam> – Дата доступа: 13.03.2024.

УДК 94(100) “1941-1945”

ИВИЦКИЙ А. М., канд. истор. наук, доцент

УО «Витебская ордена «Знак Почета» государственная академия ветеринарной медицины», г. Витебск, Республика Беларусь

СОВЕТСКИЕ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ В ВОЗДУШНЫХ СРАЖЕНИЯХ НА КУБАНИ 1943 Г.

Резюме. В статье на основе исторических исследований и воспоминаний очевидцев показан ход воздушных сражений на Кубани в 1943 г., а также их влияние на результаты боевых операций сухопутных сил.

Ключевые слова. Великая Отечественная война, авиация, Кубань.

Введение. Воздушные сражения на Кубани в 1943 г. являются школой боевого мастерства и важным этапом на пути завоевания военно-воздушными силами (далее – ВВС) Советского Союза стратегического господства в воздухе на Восточном фронте. Несмотря на понесенные потери, советские летчики в упорной борьбе сумели сорвать планы противника и захватить инициативу, однако, к сожалению, в полной мере воспользоваться данным успехом так и не удалось.

Материалы и методы исследований. Методологическую основу работы составляют общенаучные и специально-исторические методы исследований. При подготовке публикации использовались данные исторических исследований и интернет-ресурса, а также воспоминания участников событий.

Результаты исследований. В результате разгрома сил противника под Сталинградом сложилась благоприятная обстановка для наступления Красной Армии на Северном Кавказе, для чего привлекались войска Южного и Закавказского фронтов, на которые возлагалась задача по окружению главных сил немецкой группы армий «А». Оказавшись под угрозой охвата, командование противника было вынуждено начать отвод частей на новые позиции. В результате, немецкая 17-я армия успела занять прочную оборону на Кубани, с опорой на «Голубую линию» – глубокоэшелонированную немецкую линию укреплений от Азовского до Черного морей. Тамань занимала особое место в планах немецкого командования, так как прикрывала подступы к Крыму, ограничивала действия советского флота, а

также выступала в роли трамплина для возобновления наступления на Кавказ, поэтому Ставка Верховного главнокомандования поставила перед войсками Северо-Кавказского фронта задачу разгромить вражескую группировку на Кубани [2; 5, с. 322; 7, с. 154; 8, с. 321].

В свою очередь, противнику много неприятностей доставлял захваченный советскими войсками еще 4 февраля 1943 г. в ходе морской десантной операции небольшой плацдарм в районе Мысхако – «Малая земля». Поэтому немецкое командование разработало операцию «Нептун» по ликвидации плацдарма силами 17-й армии, поддержка которых возлагалась на авиацию [2; 7, с. 160; 8, с. 321]. Для этой цели в середине апреля 1943 г. противник, по советским данным, сосредоточил на аэродромах Крыма и Тамани основные силы 4-го воздушного флота, имевшего 820 самолетов, и еще не менее 200 бомбардировщиков могли быть задействованы с аэродромов юга Украины. Им противостояла авиация Северо-Кавказского фронта в состав которой, по данным на начало апреля, входило 250 самолетов 4-й воздушной армии, 200 самолетов 5-й воздушной армии, 70 самолетов авиагруппы Черноморского флота и группы в 60 самолетов авиации дальнего действия – всего около 600 самолетов. При этом советские ВВС имели преимущество в количестве истребителей, а противник – в бомбардировщиках. Однако, действия советской авиации были сильно ограничены из-за выхода из строя большинства полевых аэродромов весной, в то время как немецкие стационарные аэродромы в Крыму и на юге Украины обеспечивали работу вражеской авиации даже в условиях распутицы. Кроме того, немецкие основные аэродромы были расположены лишь в 50-100 км от района Мысхако, в то время как основные советские – на расстоянии 150-200 км, что обеспечивало вражеской авиации возможность действовать с большей интенсивностью [7, с. 155, 157, 160].

По устоявшимся в советской исторической науке представлениям, началом воздушных сражений на Кубани принято считать 17 апреля 1943 г. В это день, поддерживая начавшееся наступление дивизий 17-й армии, 450 немецких бомбардировщиков под прикрытием 200 истребителей нанесли серию мощных ударов по позициям защитников «Малой земли», совершив за день более 1500 самолето-вылетов, в то время как авиация Северо-Кавказского фронта – лишь 538. Кроме того, из-за удаленности своих аэродромов, советские истребители могли находиться над районом боевых действий лишь около 10-15 минут, поэтому не вызывает удивления тот факт, что люфтваффе быстро удалось захватить инициативу в воздухе на этом участке фронта [2; 7, с. 160; 8, с. 322-323].

Для усиления ВВС Северо-Кавказского фронта из резерва Ставки Верховного главнокомандования срочно были переброшены на Кубань 287-я истребительная авиационная дивизия, 2-й бомбардировочный, 2-й смешанный и 3-й истребительный авиакорпуса, тем самым увеличив их

численность до 900 самолетов (370 истребителей, 170 штурмовиков и 360 бомбардировщиков). Прибытие свежих сил позволило 20 апреля сорвать наступление противника, подвергнув бомбардировке части 17-й немецкой армии, а затем – 21 апреля – и вражеские аэродромы Саки и Сарабуз. Встретив столь мощное противодействие советской авиации, немецкие войска были вынуждены отойти на исходные позиции. Активность люфтваффе, лишившихся, по советским данным, за восемь дней боев 182 самолетов, также постепенно пошла на убыль (советские потери за тот же период составили менее 100 самолетов) [2; 7, с. 155-156, 162; 8, с. 323-324].

После срыва планов противника, силы Северо-Кавказского фронта возобновили подготовку к собственному наступлению, которое должно было начаться 29 апреля 1943 г. в районе станицы Крымская. Однако, утром 28 апреля немецкая авиация первой подвергла позиции Красной Армии бомбардировке, совершив, по советским данным, 850 самолето-вылетов [2; 7, с. 162-163]. Противник надеялся бомбовыми ударами сдерживать атаки войск Северо-Кавказского фронта, не допуская прорыва своей обороны, но потерпел неудачу. Для отражения налетов вражеской авиации советское командование на этом этапе воздушного противостояния на Кубани активно использовало радиолокационные станции, а также, в соответствии с опытом Сталинградской битвы, разбило весь прифронтовой район на сектора, за каждым из которых была закреплена истребительная авиадивизия. Данные решения совместно с активно внедряемым в истребительной авиации новым, эшелонированным по высоте боевым порядком, получившим название «кубанская этажерка», так и не позволили противнику сорвать наступление Северо-Кавказского фронта. Мало того, 29 апреля советские ВВС сами перешли в атаку, нанеся бомбовые удары по станице Крымская и штабам немецких войск, а затем организовали мощную поддержку с воздуха атакующей пехоты. При этом, для более надежной защиты своих ударных самолетов, советское командование, помимо непосредственного их сопровождения, стало заблаговременно отправлять большие группы истребителей к линии фронта для расчистки воздуха от «мессершмиттов». Данный тактический прием позволял не только сократить потери своих бомбардировщиков и штурмовиков, но и повысить эффективность их ударов по наземным целям. В итоге, уже скоро советская авиация прочно удерживала оперативное господство в воздухе, что, несомненно, способствовало наступлению 56-й армии, бойцам которой удалось очистить от противника станицу Крымская и продвинуться на глубину до 10 км. Всего за период второго воздушного сражения на Кубани (с 29 апреля по 10 мая 1943 г.) летчики 4-й воздушной армии, ВВС Черноморского флота и авиации дальнего действия совершили 12 тыс. самолето-вылетов, провели 285 воздушных боев и заявили об уничтожении 368 вражеских самолетов [7, с. 165-166; 8, с. 324-328]

Начало третьего воздушного сражения на Кубани неразрывно связано с новым наступлением войск Северо-Кавказского фронта, целью которого был прорыв «Голубой линии», разгром немецкой группировки и полное освобождение Таманского полуострова. Утром 26 мая 1943 г. 84 советских бомбардировщика, 104 штурмовика, под прикрытием 150 истребителей нанесли массированный удар по врагу, который в значительной степени способствовал успехам советских сухопутных войск, за первые шесть часов боя, продвинувшихся на глубину 3-5 км и занявших первую и вторую немецкие позиции [7, с. 167]. Однако, противник, оперативно сконцентрировав значительные силы авиации, бросил их на атакующие советские войска. За день вражеская авиация произвела 1669 самолетовылетов, а в последующие дни – до 2000 и более. Несмотря на героизм летчиков, малочисленные патрули советских истребителей зачастую легко связывались боем превосходящими силами истребителей противника, что позволяло немецким бомбардировщикам действовать безнаказанно. Кроме того, свою низкую эффективность показал неизжитый до конца в советских ВВС устаревший метод патрулирования, когда истребители летали по большому кругу на малой скорости точно над объектом прикрытия. В результате пилотам люфтваффе не только удалось завоевать господство в воздухе, но и непрерывными атаками затруднить наступление и маневр советских войск на поле боя в дневное время. Ситуация сложилась настолько серьезная, что было принято решение продолжать наступательные действия короткими ударами только в предвечернее время и на рассвете [6, с. 252-253, 258, 271, 293, 295-296; 7, с. 167-168; 8, с. 329].

Чтобы вернуть утерянную инициативу, советскому командованию пришлось срочно менять тактику. Так, советские бомбардировщики и штурмовики стали летать крупными формациями (не менее 50-60 самолетов) с минимальным истребительным эскортом, полагаясь лишь на защиту своих пулеметов. Высвобожденные силы были направлены на борьбу с вражеской авиацией, в частности на перехват немецких бомбардировщиков еще до их подхода к линии фронта. В результате принятых мер советским ВВС в сравнительно короткие сроки удалось вернуть инициативу в воздухе, что сразу отразилось на уровне потерь врага, составивших за две недели, по советским данным, 315 самолетов. В итоге наметился спад активности авиации противника, который видимо осознав безнадежность дальнейшей борьбы, в начале июня приступил к переброске бомбардировочных частей на центральный участок советско-германского фронта. Однако, все же следует признать, что ценность победы, одержанной советскими летчиками в воздушном противостоянии на Кубани, в определенной степени снизило то обстоятельство, что в критический для противника момент, люфтваффе все же удалось замедлить продвижение советских войск, что, вероятно, стало важным фактором, не позволившим сухопутным войскам Северо-Кавказского

фронта выполнить поставленную задачу по освобождению Таманского полуострова [7, с. 168-170; 8, с. 329].

Советская историческая наука, оценивая значение победы ВВС Северо-Кавказского фронта в воздушных сражениях на Кубани, утверждает, что она бесспорно сыграла «...положительную роль в общей борьбе за господство в воздухе...», значительно подорвав воздушную мощь люфтваффе [7, с. 171]. Так, по советским данным, за период с 17 апреля по 7 июня 1943 г. противник лишился 1100 самолетов, из которых свыше 800 – в воздушных боях, потери советских ВВС составили не менее 750 самолетов. В то же время Германия признала потерю лишь 400-450 самолетов, в свою очередь, претендуя на уничтожение свыше 1300 советских [2; 8, с. 330; 7, с. 171]. Это обстоятельство, немногочисленность немецкой истребительной авиации, задействованной в сражениях, а также то, что противнику все же удалось удержать свою оборону на «Голубой линии», позволяют некоторым немецким исследователям поставить под сомнение значимость победы советских летчиков на Кубани, а многие из них и вовсе не упоминают операцию «Нептун» в своих трудах [4, с. 198-200]. В то же время, сотрудники британского Воздушного министерства не согласны со столь уничижительной оценкой воздушной битвы на Кубани, считая, что она «...по своим масштабам не уступала сражению за Тунис, и поражение немцев привело к результатам не менее значительным, чем потеря Северной Африки...» [5, с. 322]. По всей вероятности, наиболее обоснованной является точка зрения, высказанная российским исследователем А. Больных, который, не оспаривая завоевание советской авиацией господства в небе Кубани, утверждает, что в полной мере воспользоваться им советские летчики так и не сумели [1, с. 135]. В ее подтверждение можно привести слова Героя Советского Союза С. Д. Горелова : «Пожалуй, бои на Кубани были первыми настоящими воздушными сражениями. Я бы не сказал, что там мы победили их авиацию, но мы с ними сравнялись по количеству и сбили многих немецких асов и просто опытных летчиков. Лично для меня эти бои стали переломными. Я научился летать так, чтобы сбивать» [3, с. 357].

Заключение. Таким образом, советским ВВС в сражениях на Кубани не только удалось завоевать господство в воздухе, но и вынудить противника перебросить свою авиацию на другие участки фронта, отказавшись от своих планов, что является безоговорочным доказательством победы советских летчиков. В то же время, следует признать, что победа в воздухе была омрачена тем фактом, что она так и не переросла в общий успех советского наступления на Кубани и освобождение Таманского полуострова.

Литература. 1. Больных, А. Г. XX век авиации / А. Г. Больных. – Москва : Яуза : Эксмо, 2010. – 352 с. 2. Воздушные сражения на Кубани (1943) [Электронный ресурс] // Википедия. – Режим доступа : [https://ru.wikipedia.org/wiki/Воздушные_сражения_на_Кубани_\(1943\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Воздушные_сражения_на_Кубани_(1943)). – Дата

доступа: 01.09.2024. 3. Драбкин, А. Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941-1942 / А. Драбкин. – Москва : Яуза : Эксмо, 2006. – 512 с. 4. Мюллер, Й. Асы немецкой авиации / Й. Мюллер ; [пер. с нем. А. Г. Больных]. – Москва : Вече, 2021. – 448 с. 5. Подлинная история Люфтваффе. Взлет и падения детища Геринга / Пер. с англ. П. Смирнова. – Москва : Яуза : Эксмо, 2006. – 608 с. 6. Покрышкин, А. И. Познать себя в бою. «Сталинские соколы» против асов люфтваффе. 1945–1945 гг. / А. И. Покрышкин. – Москва : ЗАО Центрполиграф, 2006. – 446 с. 7. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне. 1941-1945 гг. - Москва : Воениздат, 1968. - 451 с. 8. Спик, М. Асы союзников : пер. с англ. / М. Спик, пер. А. А. Жеребилова. – Смоленск : Русич, 2003. – 464 с.

УДК 1.118

КЛИМЕНТЬЕВА И. И., старший преподаватель

УО «Витебская ордена «Знак Почета» государственная академия ветеринарной медицины», г. Витебск, Республика Беларусь

АННА ТУМАРКИНА – ПЕРВАЯ В ЕВРОПЕ ЖЕНЩИНА-ПРОФЕССОР

***Резюме.** Статья посвящена жизни и деятельности первой в Европе женщины-профессора философии Анны Тумаркиной. В статье отмечен круг философских интересов профессора, ее исследование швейцарской философии. Также в статье говорится о ее отношении к своей первой родине – России.*

***Ключевые слова.** Анна Тумаркина, философия, Бернский университет, Дильтей, Платон, романтизм, швейцарская философия, Цвингли.*

Введение. В 1909 году в Бернском университете произошло сразу три знаменательных события. Во-первых, здесь начал преподавать теоретическую физику известный ученый Альберт Эйнштейн. Здесь же он разработал теорию относительности. Во-вторых, бернский хирург Теодор Кохер получил Нобелевскую премию по медицине. В-третьих, Анна Тумаркина стала первой в Европе женщиной-профессором, получившей место в университетском Сенате вместе с правом принимать докторские экзамены и рецензировать диссертации. Анна Тумаркина, на немецкий манер, Анна Тумаркин – первая в Европе женщина-профессор, родившаяся в городе Дубровно Могилевской губернии Российской империи. Сегодня Дубровно – это город в Витебской области Республики Беларусь. Однако, до сих пор в Дубровно никак не отмечено, что там родилась и проживала несколько лет выдающаяся женщина-философ. Цель данной работы – обозначить наиболее значимые