Великая Отечественная война на Кубани потребовала от народа невиданных жертв и страданий. Она была самой тяжёлой из всех войн, какие знала история нашей Родины. В то же время она явилась и героическим периодом этой истории. Великая цель защиты Отечества родила и великую энергию.

Поднялись исполнительные силы, полные беспримерного мужества и самоотверженности. Никогда не забудутся, и вечно будут жить в памяти немеркнущие подвиги советских людей, совершённые на фронте и в тылу, в борьбе за честь, свободу и независимость нашей Родины.

 Когда забушевало пламя войны, вместе со всем советским народом поднялись на защиту Родины города и станицы, хутора и аулы Краснодарского края. Гнев и ненависть к подлому врагу, неукротимое стремление сделать всё для его разгрома наполнили сердца кубанцев. Как набатный колокол, прозвучал боевой клич:

 Вставай, Кубань! Народным гневом

 Бурли, бушуй, мятись, вскипай, взлетай.

 На смертный бой с врагом скликай

 Своих сынов отважных, смелых.

 Вставай, Кубань! Кубань, вставай!

 Смерть вражьей своре озверелой!

 Битва за Кубань является одной из ярких страниц в истории Великой Отечественной войны. Как известно, немецко-фашистские войска предприняли наступление в этом направлении летом. Враг рвался к неисчерпаемым природным и другим богатствам Кавказа.

Я прочла много о нашей Кубани, но больше всего я, хочу рассказать о наших летчиках, с которыми я познакомилась из книг, рассказов. В своей работе я приводила примеры, выписывала очерки, которые рассказывали сами летчики, в своих боевых сражениях.

«Вся моя жизнь без остатка – навсегда была вручена небу, стихии бесстрашных и благородных духом» - говорили летчики.

Весна 1943 года - время Кубанского воздушного сражения. Оно не вошло в учебники истории, но стало легендой. Когда недавняя история превращается в легенду, надо спешить в архивы, или еще лучше собрать участников события. « Собрать и попросить: рассказывайте. Ведь людям нужно знать, благодаря кому они живут так, а не иначе, смеются и видят солнце над головой».

Учитывая создавшуюся воздушную обстановку и соотношение сил авиации, Ставка Верховного Главнокомандования приняла меры для усиления ВВС фронта; во второй половине апреля 1943 года в их состав было переброшено несколько авиационных соединений. Особенно усиливалась истребительная авиация, в нее влились части, вооруженные самолетами типа "Яковлев" и "Лавочкин".

К апрелю в распоряжении советского командования было свыше полутора тысяч самолетов, которые по своим техническим данным успешно соперничали с немецкими машинами. Тут нужен небольшой экскурс в прошлое. Тогда-то у наших летчиков появился новый прием: пара. Пара - это наименьшее звено, приспособленное для ведения воздушного боя. Два самолета, два человека, ведущий и ведомый, как бы связанные незримой нитью. Ведущий ведет бой, ведомый прикрывает его и, когда надо, сам вступает в бой.

Такая тактика помогла нашим летчикам побеждать в кубанском небе. Теперь, когда появилось много новой, совершенной техники, к паре нужно было заново привыкать.

Дважды Герой Советского Союза маршал авиации Евгений Яковлевич Савицкий принадлежит к плеяде командиров, которые много времени проводят в воздухе. Боевые товарищи так и говорят о нем: Савицкий это маршал-летчик. В дни Кубанского сражения по его инициативе и под его непосредственным командованием был совершен налет наших истребителей на аэродром в Анапе, на котором базировались немецкие бомбардировщики. Командуя корпусом, он успевал побывать во всех полках, знал, как воюют в соседних частях и, пропагандируя пару, брал с собой молодых летчиков, вылетал ведомым и сбивал фашистские самолеты. Это убеждало лучше любой беседы. Позывной генерала Савицкого в кубанском небе - Дракон.

**Дважды Герой Советского Союза маршал авиации Е. А. Савицкий**

Мне и моим товарищам приятно, что я выбрала именно эту тему. О воздушной битве на Кубани мало говорится в военной литературе, хотя это сражение имело важное значение. Но широкие круги читателей почти ничего не знают о нем. Профессией летчика-истребителя он всегда гордился. Второй большой гордостью в его жизни была дочь Светлана. Случайность ли что, что в семье Савицких сразу два дважды Героя Советского Союза – отец, летчик – истребитель, и дочь, летчик-космонавт Светлана Евгеньевна Савицкая.

В кубанском небе с фашистами сражались и прославились Покрышкин, Речкалов, Рязанов, братья Глинки, Амедхан, Тищенко, Шмелев, Приказчиков, Наумчик, Горбунов, Фадеев и многие другие.

На Кубани решался вопрос, кому принадлежит небо. Господство в воздухе, завоеванное там советскими летчиками, фашистской Германии уже не удалось вернуть до конца войны. Там потерпели поражение знаменитые фашистские эскадры Удета, Мельдерса, Рихтгофена, "Зеленое сердце", которые считались непобедимыми. Там погибли многие фашистские асы.

Недавно я прочла о вручении ордена Отечественной войны первой степени городу Новороссийску. Я встретила в рассказе многих участников войны на "Малой земле". Я вспоминала наших боевых соратников: и тех, кто живет сейчас, и тех, кто погиб, защищая родную землю. Мы на уроках часто вспоминаем наших военачальников: Маршала Советского Союза А.Гречко. В честь него в нашем городе названа улица имени - Гречко.

Организатором сражения в воздухе на Кубани был генерал-лейтенант Вершинин. Сражения на Кубани, воздушный бой - это дуэль, и сколько летчик провел боев, столько у него дуэлей.

Кубанское сражение памятно не только героизмом советских летчиков. Здесь впервые было организовано централизованное управление авиацией. Следует отметить также массирование боев. По 200-300 истребителей вели бой одновременно, и такой бой нужно было уметь организовать.

Тогда летчики стали широко применять средства радиосвязи. Подслушивая передачи немцев, они узнавали об их планах, о настроении их летчиков. Наши летчики-Кубанцы добились такой скрытности управления по радио, при которой противник не мог разгадать замыслы. Об этом подробнее расскажет генерал Борман.

На Кубани было выработано много разнообразных тактических приемов. Здесь широко применили пару. Здесь истребители не раз вылетали ночью и налетали на аэродромы противника неожиданно, когда едва рассветет. Так был совершен налет на аэродром Анапы. Пусть нам тогда удалось уничтожить не очень много людей и техники, но это был удар по психологии противника, и он выбил немцев из колеи. После этого они не чувствовали себя спокойно даже на своих аэродромах.

После взятия Краснодара наступление наших войск приостановилось. Войскам нужно было отдохнуть: пехоте - подтянуть резервы, фронтовой авиации –

подготовить аэродромы, отремонтировать самолеты, пополнить материальную часть. И, кроме того, нужно было проанализировать, осмыслить операции, которые недавно прошли на земле и в воздухе.

В строй 4-й воздушной армии вливались молодые летчики, только что окончившие училища- Куликов Николай Исанович. . В училищах было трудно с бензином, поэтому "налет" у них был очень небольшой, да и срок обучения тоже, ведь фронт все время требовал новые кадры летчиков. Молодежь нужно было подготовить к встрече с врагом.

Командование воздушной армии учитывало сложность предстоящего сражения и готовило к нему весь личный состав. Летчики изучали противника: материальную часть вражеских самолетов, психологию немецких летчиков, излюбленные приемы немецкой авиации. Политработники разъясняли, как важно для хода всей операции разгромить фашистов в воздухе. Молодых летчиков закрепляли в звеньях опытных воздушных бойцов.

Генералу Борману очевидно, как самому старому командиру дивизии, было поручено организовать командный пункт, чтобы руководить боями, затем проводить анализ боев, делать выводы и докладывать их в штаб воздушной армии. Аэродром "подскока" в Кубанском воздушном сражении занимал особое место.

Когда истребитель выходил из боя и вдруг видел, что его бензобаки пусты, он садился здесь, заправлялся и перелетал на свой аэродром. Сюда нередко садились машины, поврежденные в бою, отсюда первыми взлетали машины на поддержку наших самолетов или для нанесения удара по бомбардировщикам противника. В общем, это был своеобразный пункт скорой помощи. Работать в скорой помощи всегда трудно, а если учесть, что аэродром находился настолько близко от переднего края, что по нему могла бить немецкая артиллерия, то можно представить, каково было там летчикам и, особенно, обслуживающему персоналу.

Чтобы машины не побило прямо на земле, были построены капониры - круглые земляные валы, внутрь которых закатывались самолеты - основателем был уроженец станицы Михайловской Курганинского района Иван Сидорович Лазаренко. И аэродром, несмотря ни на что, работал.

Казалось, все было организовано правильно: таблицы вылетов, связь, наблюдение, аэродром "подскока", но в начале Кубанского воздушного сражения в основном немцы сбивали наши самолеты.

 В чем же было дело? Тогда существовала своеобразная доктрина, чтобы авиация летала не выше двух тысяч метров и как можно больше над полем боя.

Из-за этого теряли материальную часть, теряли людей. Наконец поняли, что не обязательно пехоте видеть авиацию, важно, чтобы сбивали немецкие самолеты.

На партийных и комсомольских собраниях рассказывали, как надо воевать на больших высотах, где жизнь зависит только от мастерства самих летчиков, где никто не сможет ни советовать ему, ни приказывать, ни предупредить об опасности.

Сослуживцы приводят примеры: Летчик А.Горбунов летел на "ЯКе", видит - немцы ходят на большой высоте, он поднялся еще выше. Вот один фашист осматривает небо, потом, чтобы лучше видеть, переворачивает свой самолет колесами вверх: так сектор обзора вниз получается прекрасный, только что творится наверху, не видит, но это его не беспокоит, не может ведь советский летчик быть выше его. А Горбунов спикировал и спокойно всадил очередь в брюхо немецкого самолета. А немного ниже второй немец тем же способом высматривает советские самолеты, ну, Горбунов "срубил" и его.

Это отдельный эпизод, но таких эпизодов в кубанском небе было немало. И главное, как только полезли на высоту, летчики очень быстро убедились, что наши "ЯКи" по технико-тактическим данным ни в чем не уступали "мессерам", правда, "мессер" был тяжелее и при пикировании он уходил от наших самолетов, зато, когда шли вверх, "ЯК" догонял и зажимал его на вертикали. Уроженец станицы Родниковской Шабанов Иван Герасимович участвовал в сражениях под городом Усть-Лабинском Краснодарского края, под Москвой и др..

Обычно немцы делали налеты с паузой в два часа, а в середине дня у них был обеденный перерыв. Теперь знали, если первый налет был совершен в девять часов, то следующие жди в одиннадцать, в час, потом перерыв на обед. Два часа у немцев уходило на заправку, приведение в порядок материальной части, перекур и так далее. Летчику Петру Максимовичу Дегтяреву эта педантичность помогала.

Кроме того, летчики постоянно наблюдали за немецкими передовыми аэродромами, где базировались бомбардировщики. Для этого в воздухе дежурили истребители.

Два брата Глинки подымались на потолок - восемь-десять тысяч метров. Оттуда они видели немецкие аэродромы, а сами оставались незамеченными. Зато, когда на фашистских аэродромах поднимались столбы пыли, наши летчики знали: сейчас

взлетят "юнкерсы" - и сразу докладывали об этом . Первыми взлетали машины с аэродрома "подскока.

Чтобы снять напряжение и в то же время не оставить без прикрытия бомбардировщики и наземные войска, нужно было придумать, как создать резервы. Все анализировали прошедшие бои и, если видели, что вчера здорово побили немцев, то сегодня с утра летали небольшими силами, знали - они будут очухиваться, приводить в порядок материальную часть. Зато во второй половине дня наращивали силы. Ежедневно делался анализ прошедших боев и результаты докладывались командующему воздушной армии Вершинину. Он давал указания, какие изменения нужно произвести на следующий день. Четкая организация воздушного сражения, мужество наших летчиков, их колоссальная выносливость, возросшее мастерство - все это начинало приносить свои результаты. Сражение было кровавое, были большие потери, но хребет немцам переломили. Прошло немного времени, и уже приходило не сто, а восемьдесят, потом шестьдесят, сорок, двадцать. Потом уже летали группы по пять самолетов, и, наконец, немецкие бомбардировщики вылетали по одному.

 **Властелин воздуха**

Илья Васильевич Шмелев пришел на Кубань уже с огромным боевым опытом - он начинал войну на "И-15": старой машине, которых перед войной в Красной Армии уже почти не осталось.

Когда И.Шмелев за "круглым столом" сказал, что в начале войны летал на "И-15", раздался гул, в нем слышались нотки удивления и профессионального уважения, которое вызывает всякое мастерство у людей, понимающих толк в происходящем. Потому, что начинать войну на "И-15", драться на этой машине с "мессершмиттами" и более чем через двадцать пять лет рассказывать об этом довелось не многим...

Илья Васильевич воевал на "И-16", воевал под Сталинградом - на "ЯК-1". В боях на Кубани он довел счет сбитых самолетов до пятнадцати, столько же уничтожил в групповых боях. Только за один день 29 апреля 1943 года он уничтожил четыре вражеских машины. Друзья называли его властелином воздуха.

**Герой Советского Союза полковник И.В.Шмелев**

Наша двести восемьдесят седьмая дивизия вела тяжелые бои под Сталинградом, потом их перекинули на Кубань. Командовал дивизией Герой Советского Союза генерал авиации С.Данилов. Генерал Данилов воевал еще в Испании, а потом участвовал в Великой Отечественной войне. Погиб он на самолете уже в конце войны. Хороший был летчик. Часто связь с пехотой держал летчик, который не летал и не имел опыта воздушных боев.

Мы сегодня много говорим о тактике, о летном мастерстве, это нужно и правильно, но надо сказать и о массовом героизме наших летчиков, об их беззаветной преданности нашей партии, нашему народу. Этот героизм и преданность помогали им побеждать. Желание победить врага любым способом, даже неумением, даже нахальством, яростная напористость в бою отличала наших летчиков на Кубани. Ни одно воздушное сражение не зафиксировало столько таранов, сколько было здесь: пятнадцать раз за два месяца наши летчик шли на таран.



**Герой Советского Союза Генерал Авдеев:**

**Герой Советского Союза Полковник Шмелев:**

**Герой Советского Союза Генерал Авдеев:**

**Герой Советского Союза Полковник Шмелев:**

- А вы представьте себе такой случай: горючее у человека израсходовано, ему ничего не остается делать, он идет на свой последний шаг - таран. Вот это нужно поддерживать.

**Герой Советского Союза Полковник Тищенко:**

- Я видел классический таран, предпринятый Михайловым. Израсходовав все боеприпасы, он подошел вплотную к вражескому самолету, зашел снизу, под хвост и так ювелирно - "чик" по оперенью! Это был мастерский таран.

Короткий диалог о таранах закончился, и летчики вспомнили, как над нашими аэродромами стал появляться какой-то таинственный "ЯК" без опознавательных знаков. Заметили, что следом за его "визитами" приходят "юнкерсы", - то ли совпадение такое, то ли "ЯК" не наш. Потом обратили внимание, что над ним ходят два "мессера".

**Герой Советского Союза полковник С. А. Лебедев**

Мне кажется, историки иногда допускают ошибку, по результатам оценивания план операции или сражения. При таком подходе создается впечатление, что все шло планово и хорошо и иначе и быть не могло, ведь недаром же получился такой отличный результат.

Когда пишут о Кубанском воздушном сражении, то кажется, что это сражение было настолько заранее продумано, что буквально - бери план и бей немцев. Так ли было на самом деле? Рядом воевали и командующий воздушной армией и его заместитель, и другие наши командиры, они делали большое дело, но нужно прямо сказать, что не всегда получалось так, как было задумано.

Нужно учесть: был 1943 год, появилась техника, появилась сила, появились резервы, и они научились воевать. Научились бить врага на земле, но, чтобы бить его как следует, нужно было завоевать господство в воздухе.

Немцы, конечно, не хотели упускать инициативу, они привыкли "боговать" в воздухе. Генерал Савицкий по заданию Ставки отобрал лучшие дальневосточные авиационные полки, которые еще не воевали, и из этих полков был создан корпус. Это был резерв командования. Его бросили сначала под Курск, но разгорелось сражение на, Кубани, и его перебросили сюда.

Порой складывается впечатление, что на Кубани можно было обойтись небольшой авиацией. Мол, наземные войска не требовали такой массы самолетов. Но дело в том, что немцы не хотели проигрывать воздушное сражение, независимо от успехов или поражений наземных войск. И в результате началась самая настоящая рубка за господство в воздухе.

Немцы подбрасывали новые дивизии, наши деды отвечали тем же, и корпус дальневосточников был переброшен на Кубань. Летчики летать уже умели здорово, а воевать еще не умели.

Учились воевать в бою. Причем в бою с отборными летчиками Их самолеты недаром были разрисованы всякими бубновыми тузами драконами, стрелами. У некоторых немецких пилотов ко времени Кубанского сражения личный счет сбитых самолетов доходил до сотни. « Учиться воевать, встречаясь с таким противником, сложно! Это тоже надо учитывать» - говорили наши знаменитые летчики-истребители.

**С места: «** Правильно, мы там столько опыта набрались, что научились воевать!»

**Полковник Лебедев**

Да, это было кровавое сражение. Немцы не хотели уступать господство в воздухе, но мы во что бы то ни стало хотели вырвать инициативу, и мы ее вырвали.

**Генерал Речкалов**

А немцы были асами! Первое время доходило до того, что некоторые их охотники приходили к нам на аэродром, вызывали на бой наших летчиков. Зато потом наши истребители летали к немецким аэродромам, - вызывали на бой гитлеровских летчиков и сбивали их.

**Дважды Герой Советского Союза генерал авиации Г.А. Речкалов**

Говоря о Кубанском сражении, нельзя не вспомнить о генерале Науменко, о том, каким талантливым организатором он показал себя, когда командовал нашей воздушной армией на Кубани в первый период воздушной схватки. В его адрес шли благодарственные телеграммы от командующих наземными армиями Гречко и Леселидзе.

Размаху воздушного сражения, помимо всего, о чем здесь уже говорили, способствовали и благоприятные климатические условия. Если на севере и в центральной части России буйствовала метель, а на Украине была распутица или непролазная грязь, то на Кубани, в Крыму стояла прекрасная погода, и это дало возможность сосредоточить большое количество авиации как нашей, так и фашистской.

Во время кубанских боев боевая нагрузка была немалая. По счастливой случайности сохранилось нечто вроде маленького дневника - записей в летной книжке, который я прочла в нашем читальном зале. Когда листаешь его, вновь оживают события тех дней. « Я снова вдыхаю настой аэродромного разнотравья, запах бензина, гарь раскаленных пушек... Я мог бы описать, какая была облачность, каким цвет гор, моря и степей, которые мы видели, поднимаясь в кубанское небо!» - говорил наш земляк А. Покрышкин . Все воскрешают записи в этой книжке.

В качестве знакомств записей я, попытаюсь передать слова некоторых летчиков.

«Мы прилетели на Кубань 8 апреля. Первым в нашем полку открыл счет сбитых самолетов Миша Сутырин. 9 апреля в восемь часов утра он в районе станицы Анастасиевская вогнал в плавни "мессершмитт-109". Г. Речкалов свой кубанский счет открыл одиннадцатого, а Покрышкин - двенадцатого апреля.

 День 12 апреля крепко запомнился нам. Вот страничка из дневника: "Время взлета 11 часов 15 минут, посадка в 12.30. Состав группы парами: Покрышкин - Степанов, Речкалов - Табаченко, Старчиков - Савин, Науменко - Сутырин.

Погода: облачность слоистая, 8 - 10 баллов, высота нижней кромки 800-1200 м, видимость 6-8 км, временами дождь.

В районе станиц Троицкая, Мингрельская провели воздушный бой с десятью "мессершмиттами-109", сбили трех "Ме-109", подбили одного. В районе южнее Абинской встретили еще восемь вражеских истребителей, в завязавшемся бою было сбито четыре самолета.

Сбили: Покрышкин - три "Ме-109", Речкалов - два "Ме-109", Науменко - 1, Сутырин - 1 "Ме-109". На аэродром вернулись без потерь. За этим боем наблюдали многие, в том числе сидящий здесь генерал Борман. Это он со своего командного пункта на переднем крае линии фронта навел нашу группу на врага и в ходе боя предупреждал об опасностях.

Надо сознаться: в этом вылете наши летчики, пожалуй, впервые одержали столь внушительную победу. Не зря об этом бое много писали наши фронтовые газеты. Скажем прямо: если в первые дни войны воевали и сбивали врагов, то это выглядело как-то эпизодически, не было уверенности в исходе схватки в воздухе. А вот с приходом на Кубань эта внутренняя уверенность в своих силах появилась. У каждого человека в жизни бывает какой-то перелом: вдруг по-другому видится жизнь, появляется самостоятельность.

Такой перелом в воле, в сознании когда-то происходит и у летчика как у воздушного бойца. Не полностью уверенный в своих способностях, силе, он вдруг чувствует, понимает, что стал сильнее врага. Лично у меня этот перелом наступил именно тогда, когда я прочла и проанализировала их сражения.

 Наша школа носит имя Ю. А. Гагарина с 1961 года. Множество в нашем крае установлено постаментов, братских могил, бюстов, мемориальных комплексов.

В городе Курганинске установлен самолет на постаменте в честь летчика Серова Владимира Георгиевича, Героя Советского Союза. Также школа носит его имя, в которой он учился с 1929-1939 года. И в школе установлен бюст Серова В. Г.. В честь В. Г. Серова названа улица.

В заключение мне хочется сказать, что за всю Отечественную войну не было воздушного сражения, похожего на Кубанское.