

Великая Отечественная: цена Победы
Мирослав Морозов



Воздушная битва за Севастополь 1941—1942



Автор выражает глубокую признательность Д. Володину, В.Т. Елисееву, В.В. Костриченко, Т.В. Кузнецовой, С.А. Липатову, АА. Лучко, НЭ.В. Рыбину, В.Н. Савилову, Г.О. Слуцкому, КБ. Стрельбицкому, Л.А. Токаревой, Д.Б. Хазанову, И.В. Щетину, оказавшим весьма ценную помощь при подготовке рукописи

Оформление серии художника *П. Волкова*

Морозов М.

М 80 Воздушная битва за Севастополь. 1941—1942. — М.: Яуза, Эксмо, 2007. — 432 с. — (Великая Отечественная: Цена Победы).

ISBN 978-5-699-20863-0

Севастополь не зря величают городом русской воинской славы.

Севастополь — не просто город-герой, но герой дважды.

Город, вынесший две героические Обороны, две Севастопольские Страды — и в XIX веке, и в XX.

В 1941 году немцы рассчитывали овладеть главной базой Черноморского флота с ходу, однако осажденный Севастополь продержался более восьми месяцев, связав крупные силы противника и не позволив Вермахту развить наступление на Кавказ.

Но если подвиги красноармейцев и краснофлотцев при обороне Севастополя общеизвестны, то о действиях авиации писали куда меньше. А ведь в 1941 и 1942 годах в севастопольском небе разгорелись сражения, по масштабам и накалу боев вполне сопоставимые с воздушными битвами над Москвой и Сталинградом.

Данная книга, основанная на огромном массиве впервые публикуемых архивных документов, аналитических материалов и фундаментальных исследований, отечественных и зарубежных, — самое полное и подробное на сегодняшний день описание действий авиации в ходе многомесячной борьбы за главную базу Черноморского флота.

ББК 63.3(2)62

ISBN 978-5-699-20863-0

© Морозов М., 2007

© ООО «Издательство «Яуза», 2007

© ООО «Издательство «Эксмо», 2007

Часть первая

**Борьба на дальних
подступах к Севастополю
22.06-29.10.1941**

Глава 1

ВСТУПЛЕНИЕ

Немного найдется на земле исторических областей, которые смогут похвастаться такой богатой военной историей, как Крым. Еще со времен Древней Греции за обладание полуостровом велась ожесточенная борьба между многими народами. Для тех, кто шел с юга по морю, Крым был удобным плацдармом для проникновения в глубь скифских, а затем русских земель, для русских же, наоборот, — выгодной стратегической позицией для проникновения в страны Причерноморья, первой фазой выхода в Средиземное море. На Черном море полуостров занимал главенствующее стратегическое положение. Базирующийся в бухтах полуострова флот мог почти с одинаковой быстротой успеть и к устьям Дуная, и к Босфору, и к берегам Кавказа. Все это прекрасно понимала российская императрица Екатерина II Великая, которая по результатам русско-турецкой войны 1768—1774 гг. заставила крымских татар признать вассальную зависимость от России, а затем в 1783 г. полностью присоединила полуостров к империи. В конце того же года в Ахтиарской (Северной) бухте началось строительство города, который 10.2.1784 получил название «Севастополь», что в переводе с греческого (дань уважения к основателям первых поселений в Крыму) означало «величественный город», «город славы». Впоследствии оказалось, что название было пророческим. С 1804 г. быстро разраставшийся Севастополь стал главной базой русского Черноморского флота.

Спустя ровно пятьдесят лет город подвергся первым в своей истории суровым испытаниям. В ходе Крымской, или, как ее называют на Западе, Восточной, войны его осадил 175-тысячный союзный корпус, включавший французские, английские, сардинские (итальянские) и турецкие войска. Героиче-

екая оборона Севастополя длилась почти год — с 13.9.1854 по 27.8.1855. Вслед за тем, как после многодневного штурма пали укрепления на Малаховом кургане, оставшиеся защитники перешли по наплавному мосту через Северную бухту и соединились с главными силами русской армии. Потеряв в ходе осады 73 тысячи человек, союзники не решились преследовать русских, и в начале 1856 г. в Париже был заключен мирный договор. Согласно ему, Россия обязалась не держать на Черном море военный флот и разоружить береговые укрепления. Отмена этих позорных статей договора произошла только в 1870 г., вслед за поражением Франции в войне с Пруссией. Черноморский флот был быстро возрожден и сыграл заметную роль в войне с Турцией 1877—1878 гг. Далее последовала Первая мировая война 1914—1918 гг., в ходе которой, базируясь на Севастополь, Черноморский флот господствовал на театре и оказал заметное влияние на общую обстановку на приморском фланге, в частности на Кавказском фронте.

Новая глава в истории Крыма и Севастополя началась с октября 1917 г., когда власть в России перешла в руки большевиков. Вскоре вслед за этим последовали Брестский мир с Германией и оккупация Крыма войсками кайзера. Владычество немцев продлилось всего полгода. После ноябрьской революции 1918 г. немецкие войска вернулись на родину, а на смену им в Севастополь и другие порты Южной России прибыли войска Антанты, в большинстве представленные французами и греками. До боевых действий между ними и Красной Армией дело не дошло — после серии революционных выступлений в частях и на кораблях французское правительство поспешило отозвать своих солдат домой. В апреле 1919 г. Крым и Севастополь ненадолго были заняты советскими войсками, которые вскоре отступили под натиском армии А.И. Деникина. Ее наступление активно поддерживалось кораблями британского флота, армия белогвардейцев в изобилии снабжалась оружием, боеприпасами и амуницией, поставленными странами Антанты. Благодаря этой поддержке в октябре Деникин взял Орел, но после серии ожесточенных встречных сражений его генеральное наступление на Москву провалилось. Красная Армия вновь перешла в общее наступление по всему Южному фронту. К весне 1920 г. войскам большевиков удалось овладеть всей Украиной и Северным Кавказом, но не Крымом, где ее наступление было остановлено на хорошо укрепленных позициях на Перекопском перешейке. В летней

екая оборона Севастополя длилась почти год — с 13.9.1854 по 27.8.1855. Вслед за тем, как после многодневного штурма пали укрепления на Малаховом кургане, оставшиеся защитники перешли по наплавному мосту через Северную бухту и соединились с главными силами русской армии. Потеряв в ходе осады 73 тысячи человек, союзники не решились преследовать русских, и в начале 1856 г. в Париже был заключен мирный договор. Согласно ему, Россия обязалась не держать на Черном море военный флот и разоружить береговые укрепления. Отмена этих позорных статей договора произошла только в 1870 г., вслед за поражением Франции в войне с Пруссией. Черноморский флот был быстро возрожден и сыграл заметную роль в войне с Турцией 1877—1878 гг. Далее последовала Первая мировая война 1914—1918 гг., в ходе которой, базируясь на Севастополь, Черноморский флот господствовал на театре и оказал заметное влияние на общую обстановку на приморском фланге, в частности на Кавказском фронте.

Новая глава в истории Крыма и Севастополя началась с октября 1917 г., когда власть в России перешла в руки большевиков. Вскоре вслед за этим последовали Брестский мир с Германией и оккупация Крыма войсками кайзера. Владычество немцев продлилось всего полгода. После ноябрьской революции 1918 г. немецкие войска вернулись на родину, а на смену им в Севастополь и другие порты Южной России прибыли войска Антанты, в большинстве представленные французами и греками. До боевых действий между ними и Красной Армией дело не дошло — после серии революционных выступлений в частях и на кораблях французское правительство поспешило отозвать своих солдат домой. В апреле 1919 г. Крым и Севастополь ненадолго были заняты советскими войсками, которые вскоре отступили под натиском армии А.И. Деникина. Ее наступление активно поддерживалось кораблями британского флота, армия белогвардейцев в изобилии снабжалась оружием, боеприпасами и амуницией, поставленными странами Антанты. Благодаря этой поддержке в октябре Деникин взял Орел, но после серии ожесточенных встречных сражений его генеральное наступление на Москву провалилось. Красная Армия вновь перешла в общее наступление по всему Южному фронту. К весне 1920 г. войскам большевиков удалось овладеть всей Украиной и Северным Кавказом, но не Крымом, где ее наступление было остановлено на хорошо укрепленных позициях на Перекопском перешейке. В летней

кампании основные усилия Красной Армии сосредоточились на польском фронте, что позволило барону П.Н. Врангелю (возглавил Белую армию на Юге после отставки Деникина в апреле 1920 г.) нанести из Крыма удар и занять Северную Таврию. Поход на Варшаву закончился для красных крупной неудачей, но их реваншем стал разгром Врангеля. За счет сил, переброшенных с польского фронта, Южный фронт, которым командовал М.В. Фрунзе, был многократно усилен. Сначала большевикам удалось нанести поражение армии Врангеля в Северной Таврии и заставить ее отступить в Крым. Перекопские позиции считались неприступными, но тогда Фрунзе предложил план флангового удара через мелководный залив Сиваш, который его бойцам пришлось преодолеть вброд в условиях ноябрьских холодов. Укрепления белых оказались обойдены, и уже спустя несколько дней остатки армии Врангеля погрузились на пароходы и отплыли в Стамбул.

Столь подробное описание событий Гражданской войны в России предпринято нами для того, чтобы дать ключ к пониманию многих решений, которые принимались высшим руководством звеном РККА в 1941 г. Кроме того, из этих событий был извлечен и еще один важный урок — большая уязвимость прибрежных районов Южной России от десантов противника. Под противником в будущей войне в 20-е — первую половину 30-х годов, безусловно, подразумевались бывшие союзники русского царя, а теперь злейшие враги Советской России — Англия и Франция. О том, чтобы победить их на море, советский флот не мог мечтать даже в отдаленной перспективе, но считалось, что высадку десантов удастся сорвать активной обороной силами авиации, торпедных катеров, подводных лодок, опираясь на систему минных заграждений. Немалые средства вкладывались и в строительство береговых батарей, особенно в районе главной базы Черноморского флота — Севастополя. Впоследствии это сыграло большую роль в обороне города. Именно в это и были вложены основные средства военно-морского бюджета в программах строительства флота 1926—1937 гг. Строительству надводных кораблей размером от эскадренного миноносца и больше уделялось меньше внимания, но их количество к 1941 г. все равно превосходило флоты всех причерноморских государств. В Главном морском штабе боялись, что в случае войны Турция окажется на стороне противников, и тогда в Черное море сможет пройти флот любой вражеской державы. С середины 30-х годов вероятность военного столкновения с Антантой исчезла,

зато обозначилась угроза со стороны нацистской Германии и фашистской Италии. И если первая не располагала в Средиземноморье никакими военно-морскими силами, то вторая имела флот, который по своей мощи превосходил все четыре локальных флота Советского Союза, вместе взятые. Исходя из этих опасностей и формулировались задачи перед советским Черноморским флотом (командующий — вице-адмирал Ф.С. Октябрьский) накануне войны: обеспечить господство на Черном море, не допустить прохода флота противника в Черное море через проливы Босфор и Дарданеллы, не допустить высадки десантов на советское побережье, блокировать румынское побережье, уничтожить или захватить румынский флот, содействовать приморскому флангу армии. Никто до войны и не думал, что главная опасность придет к стенам Севастополя с суши, а не с моря.

К 22.6.1941 в составе Черноморского флота числились: линкор «Парижская коммуна» (постройки до Первой мировой войны), два новых («Ворошилов» и «Молотов») и три старых («Красный Крым», «Червона Украина», «Красный Кавказ»), крейсера-лидеры «Москва», «Харьков», «Ташкент», пять старых и восемь новых эсминцев, 44 подводные лодки, 82 торпедных катера и множество других малых кораблей и судов. Береговая артиллерия насчитывала 108 орудий калибром бо-



Корабли Черноморского флота: крейсер «Красный Кавказ», 1940 г.



**Основной тип истребителя ВВС ЧФ к началу войны —
И-16 — на полевом аэродроме.**

лее 100 мм. Непосредственно в районе Севастополя имелось восемь 305-мм (батареи № 30 и № 35; каждая имела по две двухорудийные бронированные артиллерийские башни), четыре 203-мм, пятнадцать 152-мм, шесть 130-мм и четыре 120-мм орудий. Для противодесантной обороны в Крыму накануне войны развернули штаб 9-го стрелкового корпуса (командир — генерал-лейтенант П.И. Батов), которому подчинялись две стрелковые (106-я и 156-я) и 32-я кавалерийская дивизии, всего около 30 тысяч штыков и сабель. Официально корпус подчинялся Одесскому военному округу, но практически вся противодесантная оборона в Крыму сосредотачивалась в руках адмирала Октябрьского и его штаба.

Отдельного внимания в рамках настоящей работы заслуживает авиация. Самолетов ВВС РККА до начала войны в Крыму не было вообще, если не считать 21-й бомбардировочный авиаполк 22-й авиадивизии ДБА (аэродром Саки; 72/51 ДБ-3 и ДБ-3Ф), и вся защита района полностью возлагалась на ВВС Черноморского флота (командующий генерал-майор В.А. Рукавов). В общей сложности в их составе числилось семь авиационных полков (включая 3-й учебно-резервный авиаполк центрального подчинения, сформированный в апреле — мае 1941 г. из эскадрилий ВВС ЧФ), десять отдельных эскадрилий и два авиаотряда — всего 639/543 самолетов, в том числе

314/283 истребителя, 153/133 бомбардировщика и торпедоносца, 172/127 гидросамолета-разведчика. Далеко не все из них базировались в Крыму, хотя именно здесь находились главные силы (см. таблицу № 1. 1).

Таблица 1.1

**ЧАСТИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ВВС ЧФ,
БАЗИРОВАВШИЕСЯ В КРЫМУ НА 22.6.1941**

Соединение	Часть (подразделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
	Управление ВВСЧФ	Севастополь	МиГ-3	2
63-яббр	Управление	Сарабуз	ДБ-3ф	1
	2-й мтап	Карагоз	ДБ-3, ДБ-3ф	28
		Сарабуз	ДБ-3, ДБ-3ф	42
	40-й бап	Сарабуз	СБ	47
62-я иабр	Управление	Евпатория	И-153	1
			МиГ-3	2
	8-й иап	Кача	И-15бис	9
			И-153	16
			И-16	37
	32-й иап	Бельбек	И-15бис	3
			И-153	29
			И-16	38
		Кача	МиГ-3	12
		Евпатория	И-16	4
Особая АГр	Управление	Севастополь	ГСТ	1
	60-я мраз	Севастополь	МБР-2	19
	80-я мраз	Севастополь	ГСТ	10
	ОКА	Севастополь	МБР-2	7
			КОР-1	5
			КР-1	2

Отдельные части и подразделения				
	3-яурап	Джанкой	СБ	11
			И-15бис	10
			И-153	6
	45-я мраз	Керчь	МБР-2	16
	93-я иаз	Керчь	И-15бис	15
			И-16	1
Итого				
бомбардировщиков				129
истребителей				175
морских разведчиков				60
Всего				364

Сокращения: бап – бомбардировочный авиаполк, иап – истребительный авиаполк, иаз – истребительная эскадрилья, мраз – морская разведывательная эскадрилья, мтап – минно-торпедный авиаполк, ОКА – отряд корабельной авиации, урап – учебно-резервный авиаполк.

Уровень боеготовности частей был сравнительно высоким, но далеко не идеальным. Наиболее боеготовым являлся 32-й иап, сформированный еще в начале 1938 г. при переводе флотских ВВС на полковую структуру. 1-я эскадрилья полка была частично перевооружена на новые истребители МиГ-3 (в эскадрилье 12 МиГ-3 и 8 И-16), являясь единственным подразделением ВВС ЧФ на новой технике. 2-я эскадрилья частично являлась спецподразделением СПБ (5 ТБ-3 и 4 И-16) и базировалась в Евпатории, частично — обычной дневной эскадрильей перехватчиков (11 И-16), осуществлявших ПВО главной базы с аэродрома Бельбек. Часть 3-й эскадрильи (10 И-153) базировалась там же, но специализировалась на перехвате вражеских самолетов ночью. 4 и 5-я эскадрильи являлись учебными, и на 35 экипажей имели всего 11 пилотов с

подготовкой 1 -й линии, остальные поступили из летных училищ весной 1941 г.

8-й иап сформировали только в конце 1939 г. В 1940 — начале 1941 гг. ему пришлось пережить еще два крупных организационных изменения. Вначале из состава полка была выделена 5-я эскадрилья, которой присвоили номер 93-й отдельной и передали в распоряжение командира Керченской военно-морской базы (ВМБ). Новую 5-ю эскадрилью взамен ее стали формировать только в феврале 1941 г., причем в качестве техники первоначально фигурировали семь устаревших и сильно изношенных И-15бис. 29.3.1941 вышел приказ наркома ВМФ, согласно которому на каждом флоте предстояло сформировать по одному учебно-резервному полку, где осуществлялось бы накопление обученных летчиков для развертывания новых авиачастей. Костяком — летчиками-инструкторами полка — предстояло стать летным экипажам трех эскадрилий 8-го иап и 40-го бап. В результате с 1.6.1941 3-я эскадрилья стала истребительной эскадрилей 3-го урап, но приказ о формировании нового подразделения взамен поступил уже только после начала войны. Остальные подразделения назвать полностью боеготовыми тоже не получается. В 1-й эскадрилье на И-16 из 16 пилотов 13 относились ко 2-й линии и в большинстве закончили училища весной 1940 г. Еще хуже было во 2-й эскадрилье, где 12 из 18 пилотов прибыли в полк в конце 1940 г. Всего же на 9 эскадрилий двух истребительных полков имелось 49 пилотов 1 -й линии (30,5%; из них 35 в 32-м иап), столько же 2-й линии и 63 (39%) летчика-ученика, летавших только в простых условиях. Подавляющее большинство из них окончили аэроклубы, а затем ускоренный 5-месячный клуб Серпуховской военной школы пилотов. К моменту, когда они попали в полки, в среднем они имели по 7 часов (!!!) самостоятельного налета на самолетах И-15 бис. За ними в ВВС ЧФ закрепилась кличка «крестьяне», поскольку своим поведением за штурвалом боевого самолета некоторые из них действительно мало отличались от хлеборобов. Третий полк 62-й иабр — 9-й иап базировался на аэродромах в районе Очакова и по странному стечению обстоятельств в 1941 г. в боевых действиях в Крыму принял лишь весьма ограниченное участие.

Оба истребительных авиаполка были оперативно подчинены начальнику базового района ПВО главной базы (ГБ) ЧФ — Севастополя, а тот, в свою очередь, начальнику ПВО флота. Последний имел в своем непосредственном подчинении три

полка и шесть отдельных дивизионов зенитной артиллерии (всего 49 батарей), батальон и две роты ВНОС (служба воздушного наблюдения, оповещения и связи), а также отдельную радиороту установок РУС-1. Наиболее хорошо был прикрыт зенитной артиллерией Севастополь. На 22.6.1941 его защищали 61-й зенап, 26 и 56-й озенадн — всего 14 зенитных батарей (8 85-мм, 36 76-мм и 16 37-мм орудий, 46 зенитных пулеметов) и 27 прожекторов. Остальные базы и аэродромы были прикрыты очень слабо. По 8 76-мм пушек и 6 пулеметов прикрывали Евпаторию и Феодосию, 12 76-мм пушек, 6 пулеметов и 5 прожекторов — Керчь. 9-й стрелковый корпус своей зенитной артиллерии вообще не имел. Именно слабость зенитной артиллерии являлась одной из главных причин чрезмерной нагрузки, выпавшей на советскую истребительную авиацию, с одной стороны, и большие потери сухопутных войск от ударов с воздуха — с другой. Три роты батальона ВНОС создавали кольцо воздушного наблюдения вокруг Севастополя, которое на северо-западном направлении усиливалось радиоротой, развернувшей два комплекта установок РУС-1 на крымском побережье Каркинитского залива. Эти установки не являлись радарными и позволяли установить только сам факт пролета вражеского самолета между излучателем и приемником. К концу 41-го от их использования отказались.

Несколько лучшим по сравнению с истребителями было положение в полках ударной авиации. 40-й бап вел свою историю с весны 1938 г. и к моменту начала войны являлся крепко сколоченной частью. Только 1-я эскадрилья являлась учебной. Увы, первые современные бомбардировщики типа Пе-2 в количестве пяти прибыли в полк в первый день войны. Кроме того, как мы уже отмечали, накануне войны полк лишился 3-й эскадрильи. 2-й мтап сформировали только весной 1940 г. и к июню 41-го 4 и 5-я его эскадрильи все еще числились в разряде учебных. Всего же из 110 экипажей 63-й бабр к 1-й линии относились 33 (30%), 2-й — 42 (38%) и учебным — 35 (32%).

Помимо практически полного отсутствия новой техники и большого количества необученных летчиков, с точки зрения последующего повествования, ВВС ЧФ имели и иные проблемы. К ним следует отнести, во-первых, крайнюю разношерстность авиационной техники, особенно в истребительной авиации. Как правило, каждый из авиаполков располагал самолетами всех типов, которые только имелись на вооружении советской авиации. Даже многие эскадрильи имели по два типа самолета-

тов. Особенно заметным это стало после начала войны, когда на флот стали прибывать истребители новых типов. Командование ВВС ЧФ не стремилось концентрировать технику одного типа в отдельных полках, равномерно «размазывая» ее по всем частям. Это создавало большие трудности не только в снабжении самолетов запасными частями, но и создавало трудности в боевом применении, поскольку самолеты разных эскадрилий даже одной части не всегда могли взаимодействовать друг с другом из-за разности в летных ТТХ машин.

Во-вторых, большинство стационарных аэродромов морской авиации находилось в районе Севастополя и Феодосии, откуда тяжело было достигнуть районов вскоре развернувшихся боевых действий. Бомбардировщикам приходилось летать без сопровождения истребителей, что часто приводило к неоправданным потерям. В результате для истребителей пришлось оборудовать временные полевые аэродромы в северной части Крыма, что, конечно же, облегчалось условиями выжженной солнцем и гладкой, как стол, степью, но вовсе не отменяло сложностей по доставке боеприпасов и горючего.

В-третьих, до начала войны черноморские летчики совершенно не отрабатывали штурмовых действий по наземным целям, не говоря уже того, что в составе ВВС ЧФ не было ни одного специального штурмового подразделения. В боевой



Крейсера Черноморского флота на рейде Севастополя.

подготовке ударной авиации наибольшее внимание уделялось бомбардировочным ударам с горизонтального полета по кораблям в море и ВМБ противника, истребителей — ведению воздушного боя. Большинство из последних не имело ни бомбодержателей, ни узлов подвески для реактивных снарядов, которых среди летного состава до начала войны никто в глаза не видел.

Справедливости ради следует признать, что в плане Гитлера по нападению на СССР (план «Барбаросса», директива ОКВ №21 от 18.12.1940) ни Крым, ни Севастополь вообще никак не фигурировали. Объяснялось это просто — Гитлер планировал нанести удар не по каким-то отдельным экономическим районам или стратегическим позициям, а по Советской России в целом, заставив развалиться ее как государство. Конкретно группа армий «Юг», наступавшая в полосе от Припятских болот до побережья Черного моря, имела задачу окружить и уничтожить советские войска на территории Правобережной Украины, не допустив их отхода за Днепр. Считалось, что после реализации этого замысла ничто не помешает немцам занять Донбасс и выйти к Северному Кавказу. Дальнейшие операции планировались в зависимости от развития военной и политической обстановки.

Если у германского сухопутного командования не существовало никаких сомнений в справедливости и возможности реализации этого плана, то командование кригсмарине проявило заметно большее беспокойство. 4.2.1941 на очередном совещании в ставке фюрера по военно-морским вопросам главком кригсмарине гросс-адмирал Э. Редер докладывал замысел действий флота в войне с СССР. Основные предложения относительно Черноморского театра сводились к следующему: планировалось оказать помощь Румынии и Болгарии в организации береговой обороны морского побережья и устья Дуная. Кроме этого, Редер настоятельно требовал организации серии внезапных ударов по русским ВМБ с воздуха, чтобы сковать активность советского флота и предотвратить его операции против румынских портов, в первую очередь Констанцы. Последняя являлась одной из главных болевых точек «оси» в данном регионе. Дело в том, что добываемая в нефтеносном районе Плоешти нефть частично отправлялась в Германию по железной дороге, а частично по трубопроводу транспортировалась в нефтехранилища Констанцы. В этих морских воротах Румынии нефть перекачивалась на итальян-

ские танкеры и далее через черноморские проливы, Эгейское и Ионическое моря доставлялась в Италию. Одним из основных потребителей этого топлива являлся итальянский флот, который в это время вел ожесточенную борьбу с англичанами за господство на Средиземном море. Итальянские корабли охраняли конвои транспортов с грузами для армии Роммеля, которая в это время вела наступательные операции в Ливийской пустыне. Боевые действия на различных фронтах Второй мировой войны сплетались в весьма сложный узел, и тому, кто терпел неудачи на одном направлении, было очень тяжело успешно действовать на другом. Именно поэтому союзники по «оси» были крайне заинтересованы в исключении из игры советского Черноморского флота до того момента, как доблестные войска вермахта займут с суши все его базы. Севастополь являлся главной из них.

Никаких специальных сил для действий на Черном море штаб люфтваффе не выделил. Фактически море и Крым попали в полосу действий 4-го Воздушного флота, которым в течение всего рассматриваемого периода руководил генерал-полковник А. Лёр (Alexander Lohr). Флоту подчинялось три авиационных соединения: IV (командир — генерал авиации К. Флюгбейль (Kurt Pflugbeil) и V (генерал авиации Р. Риттер фон Грайм (Robert Ritter von Greim) воздушные корпуса и немецкая авиационная миссия в Румынии. V авиакорпус поддерживал главный удар, наносившийся 1-й танковой группой через Западную Украину на Киев, и потому в боевых действиях над морем участия не принимал. IV корпус вместе с румынской авиацией поддерживал южный фланг группы армий и в случае необходимости мог выделить часть своей авиации для действий над морем, хотя изначально ему такая задача не ставилась. В состав корпуса на 22.6.1941 входили разведэскадрилья 3(F)/121, эскадра KG 27 в полном составе, бомбардировочная группа II/KG 4, специализировавшаяся на минных постановках (все бомбардировщики в эскадре и группе относились к типу He-111H), штабная эскадрилья эскадры JG 77 и истребительные группы II, III/JG 77 (на Bf-109F), I/LG 2 (Bf-109E). Немецкая миссия в Румынии включала штабную эскадрилью эскадры JG 52 и истребительную группу III/JG 52. Главной задачей миссии являлась противовоздушная оборона нефтедобывающего района Плоешти.

В заключение хотелось бы сказать еще пару слов о том,

что представляли собой Крым и Севастополь к началу Великой Отечественной войны.

Полуостров Крым (около 26 тыс. кв. км, 1,1 млн. чел. населения (1939 г.), из них: 42% — русские, 11% — украинцы, 25% — крымские татары, 5% — немцы) тогда являлся автономной республикой в составе РСФСР. Столицей республики и наиболее крупным городом являлся Симферополь. Середина северного побережья соединена с материком узким Перекопским перешейком шириной в самом узком месте 8 км, на котором находится старое укрепление — Татарский вал, и дамбой у Чонгара, по которой через мелководный залив Сиваш проходит железная дорога Севастополь — Симферополь — Запорожье. Большая часть Крыма представляет собой равнинную черноземную степь с сухим, зимой — холодным климатом. С военной точки зрения — это открытая безлесная местность, которую очень сложно оборонять. К югу равнина повышается тремя уступами к горной цепи Яйла (длина — 120 км, ширина — 20 — 35 км, высшая отметка — 1543 м), которая к морю круто обрывается. Труднопроходимые горы имеют многочисленные пещеры и нагромождения скал. Горную цепь пересекают лишь немногочисленные дороги. Южное побережье Крыма имеет мягкий субтропический климат. Здесь находятся порты и курорты Балаклава, Ливадия, Ялта, Алушта, Судак и Феодосия. Восточнее этого города располагается Парпачский перешеек шириной 16 км, соединяющий остальную часть Крыма с Керченским полуостровом. Керченский пролив (на юге 15 км, на севере 4 км шириной), соединяющий Черное и Азовское моря, отделяет где круто, а где покато понижающийся к востоку полуостров от Таманского полуострова, находящегося на кавказской стороне. Город Керчь соединен с остальным Крымом шоссейной и железной дорогами. Дорожные условия в Крыму такие же, как по всей русской степи: летом дороги проезжие, во влажный период — непроходимые. Район Севастополя с отрогами горной цепи Яйла высотой 20 — 100 м круто обрывается к морю в южном и западном направлениях. Наряду с находящейся непосредственно севернее города главной портовой бухтой Северной южнее города и на северо-западной стороне полуострова Херсонес большое количество мелких бухт кое-где с невысокими скалистыми берегами. Важнейшими среди них являются Казачья и Камышовая бухты. Над городом и гаванью с юго-востока господствуют голые плоские высоты Сапун-горы (240 м). Кроме

Севастополя, на западном побережье Крыма находятся мелкие порты Евпатория и Ак-Мечеть. Расстояние от Ак-Мечети до Одессы составляет всего 180 км, в то время как расстояние от Севастополя до Констанцы составляет 390 км. Расстояние между Севастополем и Перекопом по прямой составляет 180 км, Севастополь — Чонгарская дамба — 150 км. К началу войны в Крыму находилось 45 крупных заводов и фабрик. Но еще большее значение имел полуостров как всесоюзная здравница. Здесь располагалось 195 санаториев и домов отдыха, в которых в 1940 г. отдохнуло более 300 тыс. человек.

Севастополь в первую очередь являлся базой флота и особого гражданского назначения не имел. В нем в 1941 г. проживали 114 тыс. человек, имелось 3 техникума, 28 школ, 13 библиотек, театр, 3 кинотеатра, 2 музея и картинная галерея. Наиболее крупным предприятием являлся Северный морской завод имени С. Орджоникидзе Наркомата судостроительной промышленности, на котором осуществлялся ремонт боевых кораблей Черноморского флота. В черте города и на ближних подступах имелось четыре сухопутных (Бельбек, Чоргунь, Куликово поле, Херсонесский маяк) и один морской (бухта Голландия) аэродром. Несколько севернее находился аэродром Кача, где до начала войны дислоцировалось летное училище ВВС РККА.

Никаких оборонительных укреплений к началу войны в районе Севастополя не было. Тем не менее еще 16.12.1940 г. нарком ВМФ СССР Н.Г. Кузнецов отдал приказ «О мерах по сухопутной и противодесантной обороне на морских театрах». В нем, опираясь на опыт первого периода Второй мировой войны, он указал на широкое применение вероятным противником морских и воздушных десантов (имелись в виду немецкие операции по захвату Норвегии и о. Крит) и потребовал подготовить базы флота к круговой обороне. Мероприятия по выполнению этого приказа разворачивались весьма медленно. Лишь в феврале 41-го была создана комиссия по выбору сухопутного рубежа обороны базы на местности, которая закончила свои работы к концу мая. В ее акте определялись участки строительства ДОТов, ДЗОТов, окопов, убежищ, командных и наблюдательных пунктов, заграждений, систем водо- и электроснабжения. В марте провели двухстороннее учение по отражению высаженного в тылу главной базы воздушного десанта, которое вскрыло полную неготовность войск к решению этой задачи.

Глава 2

ФРОНТ ВДАЛЕКЕ.

(Боевые действия в июне — первой половине сентября 1941 г.)

Последние дни накануне начала войны на Черном море были пропитаны тревогой. Среди населения циркулировали слухи о скорой войне с Германией, а тут еще внезапно традиционные осенние общешлотские маневры решили провести с 11 по 19 июня. На них Черноморский флот во взаимодействии с войсками Одесского военного округа одновременно отрабатывал и высадку и отражение морского десанта. 19-го корабли вернулись в Севастополь, но здесь моряков вместо традиционного массового увольнения на берег ждало указание наркома о переводе флота в готовность № 2 — «повышенную». 19 и 20 июня в соответствии с планом мероприятий на этот случай суда принимали топливо, продовольствие и боезапас. 21-го часть экипажей, в первую очередь женатый командный состав, все-таки была отпущена в увольнение. Вечером в Доме флота состоялся концерт, на котором присутствовал и командующий вице-адмирал Ф.С. Октябрьский. После концерта он уехал на свою загородную дачу.

Для того чтобы правильно оценить то, что произошло дальше, необходимо кратко охарактеризовать общую атмосферу в армии и стране, которая сложилась к лету 1941 г. в плане восприятия внешней угрозы. Известно, что в августе 1939 г. СССР заключил пакт о ненападении с Германией, больше известный как «пакт Молотова — Риббентропа». Тогда обе стороны были уверены, что обманули друг друга: за счет пакта Германия получала свободу рук в отношении Польши и на Западе, СССР — в отношении прибалтийских республик, Финляндии и Молдавии. К лету 41-го каждой из сторон боль-



Один из эскадренных миноносцев Черноморского флота советской постройки - «Бойкий». Погибший на немецкой авиационной мине эсминец «Быстрый» принадлежал к этому же типу.

шей частью удалось осуществить свои планы, и тогда встал вопрос: что дальше? Перед Германией оставалась непокоренная Англия, которую все более и более откровенно поддерживали США. Перед СССР находилась весьма и весьма разросшаяся Германия, усиление которой произошло гораздо более быстрыми темпами, чем того ожидали в Кремле. В ноябре 40-го нарком иностранных дел СССР В.М. Молотов и Гитлер встречались в Берлине, но на этот раз не нашли общего языка по вопросу дальнейшего раздела сфер влияния. Кроме непосредственного столкновения интересов, на войну с СССР Гитлера толкало еще и то соображение, что «советы» являлись последним потенциальным союзником Англии на континенте, и ликвидация их могла сделать британцев более сговорчивыми.

С конца 1940 г. по различным каналам к Сталину стала стекаться информация о проведении немцами на их восточной границе различных мероприятий, которые обычно предшествуют нападению. К этому относились и перегруппировка войск, и строительство новых дорог и аэродромов, и воздушная разведка советской территории. О готовящемся нападении прямо предупреждали англичане и некоторые из агентурных разведчиков, например, небезызвестный Рихард Зорге. В каче-

стве времени возможного нападения называлась весна, а затем лето 1941 г. С одной стороны, Сталин с тревогой следил за этими приготовлениями, с другой — понимал, что его страна и армия не будут готовы к отражению агрессии к этому сроку. Когда заключался пакт, Сталин считал, что он перехитрил Гитлера, а теперь получалось, что обманутым оказался он сам. Крупная техническая модернизация вооруженных сил, наращивание их боевой подготовки, начатые после окончания «Зимней войны», еще не успели дать результатов. Сталин хотел выиграть время, отсрочить немецкое нападение до следующего лета, когда СССР смог бы противопоставить нацистам большую, хорошо подготовленную и вооруженную армию. А как это время можно выиграть? Не ссориться с Гитлером, не злить его, не замечать его враждебных действий, строго соблюдать условия торгового договора, не поддаваться на провокации. Кроме того, еще теплилась надежда, что Гитлер не станет вести войну на два фронта и нападет на Советский Союз не раньше, чем заключит мир с Англией. В конечном итоге, психическое напряжение, нежелание признать себя обманутым, страх перед нападением переродились у Сталина в нежелание слышать что-либо новое о приготовлениях немцев. Когда ему докладывали об этом, он нередко впадал в ярость и, подобно императорам Средневековья, приказывал казнить тех «гонцов», которые приносили нежеланные вести. В апогее этого напряжения 14 июня агентство ТАСС сделало заявление о ложности слухов о готовящемся нападении Германии на СССР. В Берлине на него никак не отреагировали. Гитлер тоже знал о плане модернизации Красной Армии, и оттого в своем стремлении напасть он становился только решительней.

Все вышеизложенное отнюдь не свидетельствует о том, что в СССР ничего не делалось для подготовки к отражению агрессии. Строились оборонительные рубежи на новой границе, к ней подтягивались соединения из внутренних округов. Неоднократно отдавались приказы по усилению бдительности войск, но при этом каждый раз подчеркивалось, что они не должны поддаваться на провокации. 19 июня все западные флоты СССР перешли на готовность № 2. Последней каплей стало сообщение, поступившее из штаба 5-й армии, находившейся в Западной Украине. По информации, полученной от немецкого солдата-перебежчика, нападение Германии на СССР должно было начаться в ночь на 22 июня. После многократной проверки сообщения и долгих раздумий около 17 ча-

сов 21 июня Сталин созвал совещание высшего военного руководства, на котором, наконец, было принято решение о приведении всех войск в полную боевую готовность и разрешении открывать огонь по врагу, правда, при этом вновь подчеркивалось, что на провокации поддаваться не следует. Около 11 часов вечера эта информация была доведена и до командования военно-морского флота. Немедленно в адрес всех западных флотов были отправлены шифрованные телеграммы о переходе в боевую готовность № 1. Не дожидаясь их прохождения, нарком Н.Г. Кузнецов поочередно обзвонил все три флота и продублировал указание устно. Черноморский флот стал последним в этом списке, и нарком дозвонился до него незадолго до часа ночи 22-го.

— Вы еще не получили телеграммы о приведении флота в боевую готовность? — спросил Н.Г. Кузнецов начальника штаба ЧФ контр-адмирала И.Д. Елисеева.

— Нет.

— Действуйте без промедления! Доложите командующему.

Телеграмма прибыла в 01.03, и с ней в руках начальник штаба прибыл на командный пункт, где в ту ночь дежурил капитан 2-го ранга Н.Т. Рыбалко. В 01.15 готовность № 1 была объявлена по флоту.

Комплекс мероприятий, предусмотренных этим сигналом, включал вызов всего личного состава на корабли и в части, а это с учетом увольнений требовало времени. Первоначально осуществляли скрытый сбор — через посыльных. За командующим флотом послали машину на дачу. Затем И.Д. Елисееву показалось этого недостаточно, и в 01.55 был объявлен «большой сбор» — по всей главной базе флота. Загудели сирены кораблей и судоремонтного завода, зазвучали сигнальные выстрелы береговых батарей. Постепенно начали гаснуть огни на бульварах и в окнах домов. Городские власти и некоторые командиры звонили в штаб и с недоумением спрашивали:

— Зачем потребовалось так спешно затемнять город? Ведь флот только что вернулся с учений. Дали бы людям немного отдохнуть.

— Надо затемниться немедленно, — отвечали из штаба.

Последовало распоряжение выключить рубильники городской электростанции. Город мгновенно погрузился в такую густую тьму, какая бывает только на юге. Лишь один маяк продолжал бросать на море снопы света, в наступившей мгле



**Эскадренный миноносец
«Фрунзе» дореволюционной
постройки.**

особенно яркие. Связь с маяком оказалась нарушенной, и к нему пришлось посылать мотоциклиста, который на полной скорости гнал через темный город.

В 02.30 первый секретарь Севастопольского горкома партии Б.А. Борисов (в советское время так называлась должность мэра города), получив информацию от командующего флотом об ожидающемся нападении, собрал бюро горкома на заседание. Было решено привести в готовность МПВО (местное ПВО — военизированное формирование местного населения, занимавшееся наблюдением за воздушной обстановкой, тушением

зажигательных бомб, оказанием помощи раненым и т.д.), вызвать на предприятия всех руководителей и коммунистов, обеспечить в городе порядок. Обо всем этом было доложено в Симферополь секретарю областного комитета партии В.С. Булатову.

В штабе флота вскрывали пакеты, лежавшие неприкосновенными до этого часа. На аэродромах раздавались пулеметные очереди — истребители опробовали боевые патроны. Зенитчики снимали предохранительные чеки со своих пушек. В темноте двигались по бухте катера и баржи. Корабли принимали снаряды, торпеды и все необходимое для боя. На береговых батареях поднимали свои тяжелые тела огромные орудия, готовясь прикрыть огнем развертывание флота. К 03.00 доложили о переходе в полную готовность 61-й зенитный полк, четыре дивизиона береговой обороны и одна из истребительных эскадрилий на аэродроме Бельбек (весь 32-й иап доложил о переходе в готовность только в 03.13). Готовность большинства кораблей запаздывала. На командный пункт прибыл адмирал Октябрьский, который, как и многие в ту ночь, еще до конца не поверил в необходимость всех этих мероприятий.

События же не заставили себя долго ждать. В 03.07 Константиновский пост СНИС (СНИС — служба наблюдения и связи; в отличие от службы ВНОС осуществляла контроль над прибрежными водами) ГБ донес оперативному дежурному штаба ЧФ, что он слышит шум моторов самолетов в воздухе. Почти сразу вслед за этим на командный пункт позвонил начальник ПВО флота полковник Жилин.

— Открывать ли огонь по неизвестным самолетам? — спросил он.

Сам принять такое решение дежурный не имел права. Он продублировал вопрос начальнику штаба.

— Доложите командующему, — ответил И.Д. Елисеев.

Н.Т. Рыбалко доложил Октябрьскому. В голове последнего в этот момент, должно быть, пролетела тысяча противоречивых мыслей. А если это провокация и он поддастся на нее? А если это война и он не примет необходимых мер? И в том и в другом случае командующий не сохранил бы не только свой пост, но и голову! Риск был слишком велик.

— Есть ли наши самолеты в воздухе? — немного подумав, спросил командующий флотом.

— наших самолетов нет, — ответил дежурный.

— Имейте в виду, если в воздухе есть хоть один наш самолет, вы завтра будете расстреляны.

— Товарищ командующий, как быть с открытием огня?

— Действуйте по инструкции, — отрезал Октябрьский и положил трубку. Но инструкций за последние месяцы было столько, что ими можно было оклеить стены штаба, причем многие из них противоречили друг другу. Естественно, такой ответ не мог удовлетворить дежурного, и он вновь обратился к стоявшему рядом с ним начальнику штаба флота И. Д. Елисееву:

— Что ответить полковнику Жилину?

— Передайте приказание открыть огонь, — решительно сказал И.Д. Елисеев.

— Открыть огонь! — скомандовал Н.Т. Рыбалко начальнику ПВО.

Но и полковник Жилин хорошо понимал весь риск, связанный с этим.

— Имейте в виду, вы несете полную ответственность за это приказание. Я записываю его в журнал боевых действий, — ответил он, вместо того чтобы произнести короткое «Есть!».

— Записывайте куда хотите, но открывайте огонь по самолетам! — уже почти кричал, начиная нервничать, Рыбалко.

Тем временем He-111 группы II/KG 4 подходили к Севастополю на небольшой высоте. Точное число самолетов, вылетевших к городу в ту ночь, неизвестно, по данным ПВО, от пяти до девяти, но нужно учесть, что часть бомбардировщиков из-за затемнения цели вообще не нашла. Представляется, что в этом вылете было задействовано никак не меньше эскадрильи, а может, и вся группа. Ее задачей было не бомбардировка кораблей, что казалось командованию ЧФ наиболее вероятным, а минирование выхода из Северной бухты. Причем в качестве боевой нагрузки использовались не беспарашютные мины ВМ-1000, а парашютные LMB. Парашюты демаскировали минную постановку, но на это и делалась ставка — русские испугаются, что гавань заминирована, и не станут пытаться выводить свои корабли в море. Как мы увидим впоследствии, отчасти этот план удался, но в ту ночь у пилотов люфтваффе в небе над Севастополем все прошло далеко не так гладко, как они ожидали. Внезапно вспыхнули прожектора, яркие лучи стали шарить по небу. Заговорили зенитные орудия батарей и кораблей. Должно быть, этот свет осветил затемненную бухту и помог части экипажей сориентироваться в обстановке. Другие, попав в лучи прожекторов, поторопились сбросить свой груз где придется. В 04.12 оперативный дежурный получил сообщение, что один из самолетов сбит 59-й отдельной железнодорожной зенитной батареей и упал у берега. В 04.13 над Севастополем начал дежурить истребительный барраж (5-я эскадрилья 32-го иап под командованием капитана И.С. Любимова на И-16), но к тому времени налет уже фактически закончился.

На аэродромах перехватчиков события развивались примерно так. Вспоминает заместитель командира 1-й эскадрильи 8-го иап К.Д. Денисов: *«В ночь на 22 июня, сменившись с боевого дежурства, разморенный, выжатый как лимон (и это при полном-то бездействии!), добрал до палатки и, едва расстегнув комбинезон, свалился на кровать. Казалось, только закрыл глаза, как грозное «Тревога!» подняло меня с постели. Через считанные минуты оказался на самолетной стоянке. Здесь уже были комэск и комиссар эскадрильи старший политрук В.М. Моралин. Вскоре собрался и весь личный состав.*

— Первому и второму звеньям, — приказал Демченко (командир эскадрильи. — М.М.), — во главе со мною, высота

две тысячи, третьему и четвертому звеньям во главе со старшим лейтенантом Денисовым, высота три тысячи, следовать в зону номер один, имея задачу: не допустить пролета самолетов-нарушителей, предположительно немецких, со стороны моря в глубь Крыма. Взлет — по готовности.

Самолеты в воздухе. Короткая июньская ночь на исходе — на востоке брезжит рассвет. Звенья достроились в боевой порядок «клин самолетов», короткими очередями в сторону моря опробовали оружие — все пулеметы работали безотказно.

Разворот в наборе высоты, курс — в свои зоны. Только после этого взглянул в сторону Севастополя (полк базировался в Каче. — **М.М**) и увидел секущие небо лучи прожекторов, разрывы зенитных снарядов».

Однако вернемся к событиям в самом Севастополе. Мины спускались на парашютах, и многие жители думали, что это выбрасывается воздушный десант. С 03.15 и до 03.50 множество донесений о парашютистах поступило на командный пункт флота от постов СНИС. В темноте принять мины за солдат было немудрено. Невооруженные севастопольцы, женщины и даже дети бросились к месту приземления, чтобы схватить нацистов. Но мины взрывались, и число жертв росло. В 03.48 и в 03.52 две мины, упавшие на сушу, самоликвидировались: одна разрушила жилой дом на перекрестке улиц Щербака и Подгорной, другая взорвалась на мелководе в районе памятника затопленным кораблям, повредив здание санатория, где было ранено несколько человек. Некоторые мины оказались сброшены и совсем далеко от моря. Одна из мин взорвалась на территории штаба 156-й стрелковой дивизии в Симферополе. Жертв не было. По воспоминаниям одного из штабных работников, собрали еще теплые осколки и сложили их вместе на стол. Собралась группа офицеров. Подавляющее большинство из них не имели никакого боевого опыта, поэтому неудивительным кажется восклицание одного из них: «Так вот чем убивают людей...»

И все-таки подавляющее большинство населения и даже отдельные чиновники высокого ранга не понимали, что происходит. Происходило это не потому, что они страдали слабоумием, а оттого, что до 22 июня даже говорить громко вслух о возможности войны между СССР и Германией было запрещено.

Вскоре после начала налета Ф.С. Октябрьский позвонил первому секретарю Крымского обкома ВКП(б) В.С. Булатову и сообщил, что Севастополь бомбят.



He-111 эскадрильи 1/KG 27, лето 1941 г.

— Как бомбят?! Кто бомбит и почему бомбит? — возмутился Булатов.

— Почему и кто — узнаем после, а сейчас ставлю тебя в известность, прими соответствующие меры.

Секретарь Севастопольского горкома ВКП(б) Б.А. Борисов вспоминал, что во время налета авиации непрерывно звонили телефоны; некоторые не хотели верить, что это война, а не учебная тревога. *«Почему такая стрельба? Из Симферополя и Евпатории запрашивают, что делается в Севастополе, почему над городом зарево, стрельба».* Борисов не стал сам придумывать ответ на этот животрепещущий вопрос и позвонил Октябрьскому. На его вопрос *«Это война?»* командующий флотом ответил: *«Нападение».* В свою очередь, Борисов стал так отвечать всем остальным.

Но стоит ли удивляться тому, что происходило в Крыму, если схожее поведение демонстрировали высшие государственные лица в Москве. Еще в 03.15 Октябрьский доложил о начале налета Кузнецову:

— На Севастополь совершен воздушный налет. Зенитная артиллерия отражает нападение самолетов. Несколько бомб упало на город...

Кузнецов немедленно набрал номер кабинета Сталина, но того на месте не оказалось. Тогда нарком флота дозвонился

до наркома обороны С.К. Тимошенко. Хотя в этот момент немецкие самолеты и артиллерия всюду громили приграничные укрепления и аэродромы, последний еще не имел никакой информации о нападении. Снова попытка дозвониться Сталину оказалась безуспешной. Н.Г. Кузнецов сказал дежурному по его кабинету:

— Прошу передать товарищу Сталину, что немецкие самолеты бомбят Севастополь. Это же война!

— Доложу кому следует, — ответил дежурный.

Через несколько минут Кузнецову позвонил один из членов Политбюро партии Г.М. Маленков:

— Вы понимаете, что докладываете?

— Понимаю и докладываю со всей ответственностью: началась война.

Потом выяснилось, что в течение ближайших часов командующему ЧФ Октябрьскому звонили и Г.М. Маленков, и нарком НКВД Л.П. Берия, и начальник Генштаба РККА Г.К. Жуков. Каждый из них интересовался деталями произошедшего, и каждый намекал на то, что, если в информации Октябрьского содержится хоть малая доля преувеличения и он поддался на провокацию, ему не сносить головы. Только в 12.00, когда с избытком поступили подробности из приграничных округов, В.М. Молотов объявил по Всесоюзному радио о том, что началась война с Германией. Такие особенности управления страной и армией в период правления Сталина постоянно необходимо учитывать, когда оцениваешь действия тех или иных полководцев и гражданских деятелей. Что же касается событий в первую военную ночь в Севастополе, то, как выяснилось после войны, он стал единственной советской базой, оказавшей организованное сопротивление противнику при внезапном нападении.

Однако «оказать сопротивление» еще не значит «сорвать нападение», и в этом штабу ЧФ очень скоро предстояло убедиться. О том, что с самолетов сбрасывали не парашютистов и не бомбы, а именно мины, в штабе догадались быстро. Уже в 04.35 22 июня Октябрьский приказал провести траление в бухтах и на выходном фарватере. Траление провели, но мины нигде не нашли. Дело в том, что траление осуществлялось обычными тралями, рассчитанными на якорные контактные мины, а самолеты люфтваффе выставили донные неконтактные мины, срабатывавшие под воздействием магнитного поля корабля. Кроме того, мины обладали приборами срочно-

сти (могли приходиться в боевое состояние не сразу, а спустя несколько суток) и кратности (срабатывали не под первым проходившим, а под определенным по счету кораблем). Тралить такие поля следовало в течение многих дней, проходя по несколько раз над одним и тем же местом. На вооружении ВВС ВМФ таких мин не было, так что применения таких мин никто не ожидал и от немцев. Но что хуже всего, у советского флота не было и специальных тралов, для того чтобы бороться с этими минами. Лишь накануне войны советские ученые занялись практическими экспериментами по размагничиванию кораблей при помощи специальных обмоток и создали принципиальную схему электромагнитного трала. Убедиться в том, что флот безоружен перед новой угрозой, довелось уже вечером 22-го. В 20.30 в Карантинной бухте подрвался и затонул буксир «СП-12», прибывший туда для подъема якобы сбитого самолета. Подошедшие катера спасли 5 человек, остальные 26 погибли вместе с судном. Это была первая потеря Черноморского флота в войне, но далеко не последняя от донных мин.

На этом противостояние с вражескими воздушными миноносцами отнюдь не закончилось. В ранние часы 24 июня в Севастополе опять зазвучали сирены воздушной тревоги, которая длилась четыре часа. Из-за затемнения немецким пилотам вновь не удалось точно отыскать город, в результате чего большинство мин (как минимум шесть) упало на сушу. Две мины взорвались на побережье Карантинной бухты, где разрушили пристань, а четыре легли на внешнем рейде базы. Одна из упавших на сушу мин не взорвалась, что стало ценным подарком для советских минеров. Тогда-то и отпали последние сомнения в том, мины какого типа применяет противник. Тем не менее днем вновь велось траление внешнего рейда обычными контактными тралами. На этот раз взрыв раздался под 25-тонным плавучим краном. Из его экипажа 9 человек погибли, а 4 — получили ранения и контузии.

Третьей ночью минирования стала ночь на 27 июня. Пять мин упали на внешнем рейде, одна — на военно-морское училище и одна — на деревню. Впервые немецкие летчики попытались минировать Днепровский лиман, где находилась важнейшая судостроительная и судоремонтная база ЧФ — Николаев. После этого Октябрьский предупредил всех командиров баз, что противник может попытаться заминировать их с воздуха, а способов траления донных мин все еще нет. В качестве



Воздушный патруль истребителей И-153 из 32-го иап ВВС ЧФ барражирует над Севастополем, 1941 г.

единственного средства предлагалось организовать ночные посты наблюдения на шлюпках и катерах, которые в случае минирования точно засекали бы места падения мин, которые потом бы обвеховывались и уничтожались глубинными бомбами. Одновременно он доложил нарком ВМФ, что отсутствие средств борьбы с донными минами *«частично парализовало активную деятельность флота. По этой же причине, а также из-за боязни потерять транспорты от атак подводных лодок и авиации противника, в первые дни войны на театре перевозки замедлились».*

Тем временем визиты миноносцев продолжались. Они минировали внешний рейд базы в ночи на 28, 29 июня и

3, 4 июля. По немецким данным, с начала войны до 4.7.1941 группа II/KG 4 выставила 120 мин в районе Севастополя и 50 в Днепровском лимане. По советским данным, начиная с первой военной ночи наблюдательным постам главной базы (ГБ) удалось заметить сброс 44 мин, из которых только 24 упали на выходе из Северной бухты. Таким образом, даже если допустить, что часть сброшенных мин осталась незамеченной, немцам удалось выставить в заданном районе только около четверти от израсходованного числа, а остальные упали на сушу или далеко в море, где они не представляли большой угрозы (мины срабатывали под днищем корабля только на глубинах моря не более 25 м). Кроме упоминавшихся Черноморский флот понес на минах еще несколько потерь. Днем 30 июня на выходном фарватере взорвалась паровая шаланда «Днепр». Погибло четыре человека, и столько же получили ранения. Но свою самую большую утрату ЧФ понес 1 июля. Днем новый эсминец «Быстрый» вышел из ГБ в Николаев для ремонта. Перед ним по фарватеру прошли два транспорта, буксир и под-

водная лодка, но тем не менее в 14.29 под кораблем прогрехотал мощный взрыв. Командир «Быстрого» свернул с фарватера и приткнулся к прибрежной отмели. Корпус эсминца получил обширные повреждения, главным из которых оказался перелом корпуса в районе полубака. Два человека погибли при взрыве, но еще 22 утонули, прыгнув за борт во время возникшей паники. 14 июля корабль сняли с мели и ввели в док, но отремонтировать так и не смогли — повреждения оказались слишком обширными, а при осаде Севастополя «Быстрый» получил многочисленные повреждения от бомб и снарядов.

Точные потери люфтваффе в ходе осуществления заградительной операции неизвестны, но советская ПВО настаивает на уничтожении как минимум двух машин — одной в первую ночь и другой в ночь на 4 июля, когда, по наблюдению берегового поста, один из самолетов наскочил на аэростат заграждения и взорвался при падении в море. Минные постановки немцев могли иметь гораздо более неприятный для советской стороны исход, если бы в их разгар группа II/KG 4 не получила приказ перебазироваться на Балтику. Уже тогда у немцев не хватало сил для того, чтобы быть одинаково сильными повсюду. К концу июля на ЧФ уже имелись электромагнитные тралы, и кризис, связанный с применением донных мин, навсегда остался позади.

Борьба с миноносцами в этот период была далеко не единственной заботой истребительной авиации ЧФ. В дневное время перехватчики неоднократно вылетали на перехват разведывательных самолетов люфтваффе, дважды в сутки пытавшихся установить дислокацию и состояние кораблей Черноморского флота. Как правило, эти вылеты оказывались безрезультатными из-за позднего обнаружения самолетов постами ВНОС. Постоянный барраж в воздухе тоже не давал



Летчик 32-го иап Е. Рыжов, совершивший первый на Черном море воздушный таран 24.7.1941.

результатов, поскольку лишённые радиоприемников старые истребители было невозможно наводить с земли, и их встреча с немецкими самолетами могла произойти разве что случайно. Тем не менее на войне периодически происходят и маловероятные случаи. Так, вечером 7 июля в районе Саки удалось сбить два разведывательных He-111, а днем 10 июля из-за отсутствия оповещения пара МиГов 32-го иап атаковала и сбила Пе-2 40-го бап. Его экипаж спасся на парашютах. 17 июля был сбит разведчик Do-17 в районе озера Донузлав. 23-го МиГи 32-го иап вели бой в районе Севастополя, в результате которого каждая из сторон потеряла по одному самолету. Спустя два дня состоялся первый над Черным морем воздушный таран. Пара МиГ-3 (летчики Е. Рыжов и Телегин) перехватила на высоте 7500 м Do-215 из состава дальнеразведывательной эскадрильи 3/ObdL. Мотор на истребителе Телегина начал давать перебои, и он отказался от преследования. Е. Рыжов вступил в перестрелку с воздушным стрелком разведчика, в результате которой на «дорнье» был выведен из строя левый мотор, но на МиГ-3 оказалась перебита магистраль водяного охлаждения (Рыжов получил небольшие ожоги паром). В самый решительный момент боя на МиГе закончился боезапас, и тогда Рыжов решился на таран. Do-215 камнем упал в море, а советскому летчику с большим трудом удалось посадить тяжело поврежденный истребитель на воду. Он успел покинуть тонущую машину и надуть спасательный жилет. Берега не было видно, и при попытках грести в его сторону молодого пилота окончательно покинули силы. Лишь спустя несколько часов он был случайно замечен сторожевым катером, сопровождавшим конвой из Севастополя в Одессу. От усталости Рыжов первое время даже не мог говорить. Его судьбу в штабе выяснили только спустя четыре дня. К счастью, летчик не имел серьезных ранений и вскоре вернулся в свою часть, а вот экипаж немецкой машины, возглавляемый обер-лейтенантом Й. Шульце-Плоциусом, пропал без вести. Ведомый Рыжова в том бою — Телегин — взял свое 30 июля. В этот день он сбил в районе Севастополя Vf-110, который, по немецким данным, являлся разведчиком Ju-88.

В целом же первый месяц войны прошел для истребительной авиации Крыма довольно спокойно. Помимо постоянного дежурства и вылетов на перехваты, летчики в сравнительно спокойной обстановке продолжали летную учебу, формирование новых летных подразделений (в частности, 3-й эскадрильи 8-го иап, командиром которой назначили капитана К.Д. Дени-

сова) и освоение новой техники. А ее до конца июля поступило сравнительно много — 40 Як-1 и 7 ЛаГГ-3. Командование осталось верным себе, и вместо перевооружения на новую матчасть какого-то одного полка целиком продолжило ее растаскивание по разным подразделениям. Як-1 получили 5-я эскадрилья 8 и 32-го иап, 4-я эскадрилья 9-го иап, ЛаГГ-3 — 2-я эскадрилья 8-го иап. Одновременно нескольким звеньям от разных эскадрилий пришлось оттянуться из района Севастополя для организации ПВО портов и аэродромов Крыма. В начале июля 3-я эскадрилья 32-го иап целиком перелетела на аэродром Кунань, откуда осуществляла ПВО Евпатории, Ак-Мечети и конвоев на трассе Севастополь — Одесса.

Тем временем летчики ударной авиации вели совершенно другую войну. С 23 июня они совершали бомбардировочные рейды на Констанцу и порты устья Дуная, со 2 июля бомбили нефтеносный район Плоешти. Дальности полета были таковы, что сопровождение истребителями совершенно исключалось. Все это обусловило весьма ощутимые потери. До конца июля 2-й мтап и 40-й бап совершили в сумме около 650 самолето-вылетов, но успели потерять 22 ДБ-3 и 17 СБ и Пе-2. За то же время в качестве пополнений получили 18 Пе-2, которыми перевооружили 2 и 5-ю эскадрильи 40-го бап, а также 12 СБ. Несмотря на определенные успехи в борьбе с нашими ударными самолетами, противник находился под большим впечатлением этих налетов. 23 июля в дополнение к директиве ОКВ № 33 Гитлер указывал, что *«первоочередной задачей основной массы пехотных дивизий (группы армий «Юг». — М.М.) является овладение Украиной, Крымом и территорией России до Дона»*. В дополнение к директиве № 34 (12.8.1941) он высказался более определенно: *«Овладеть Крымом, который, будучи авиабазой противника, пред-*



Летчик бомбардировщика Пе-2 перед вылетом на задание (фото из архива Г.Ф. Петрова).

ставляет собой большую угрозу румынским нефтяным районам». 21 августа начальник штаба ОКН генерал Гальдер записал в свой военный дневник следующие указания фюрера: «Важнейшей целью, которая должна быть достигнута еще до наступления зимы, является не захват Москвы, а: на юге — захват Крыма, индустриального и угольного Донецкого бассейна и нарушение подвоза русскими нефти с Кавказа; на севере — захват Ленинграда и соединение с финнами... Быстрый захват Крыма имеет наибольшее значение для надежного снабжения Германии нефтью, которое остается под угрозой, пока в Крыму находятся крупные воздушные силы русских». Конечно же, Гитлер не мог знать, что на самом деле эти «крупные воздушные силы» состояли всего из двух ударных полков морской авиации!

Сухопутная обстановка развивалась на приморском фланге очень медленно, по крайней мере если сравнить это с боевыми действиями на других направлениях. До 3 июля фронт все еще проходил по линии государственной границы, и лишь 16-го немцы заняли столицу Молдавии Кишинев. 23 июля впервые немецкие бомбардировщики были зафиксированы в небе над Одессой, кроме того, они произвели атаки на несколько конвоев и одиночных судов на трассе Одесса — Севастополь. Погиб крупный грузопассажирский теплоход «Аджария» (4727 брт), ожидавший разгрузки на внешнем рейде Одессы — первая жертва немецкой авиации среди торговых судов на Черном море. Атаки продолжились и в последующие дни. Больших успехов они не имели, но затруднили снабжение по морю приморской группы 9-й армии Южного фронта.

В начале августа немцам удалось окружить главные силы двух советских армий в районе Умани. Через многокилометровую брешь, образовавшуюся во фронте, на Украину хлынули немецкие войска. Главная их ударная группировка — 1-я танковая группа стала переправляться через Днепр в районе Кременчуга, а 11-я армия развернула наступление в направлении излучины Днепра и Николаева. 9-й советской армии, чтобы не оказаться прижатой к морю, пришлось стремительно отступать. С 5 августа начались бои на дальних подступах к Одессе, 17-го немцы заняли Николаев, 19-го — Херсон и 21-го — Очаков. 19 августа войска 11-й германской армии вышли к Днепру на участке от Никополя до Херсона и 30 августа форсировали его в районе Берислава. По недоразумению советских войск в этом районе не оказалось — одни части ушли в ходе перегруппировки, другие еще не подошли. Последую-

щие трехдневные бои показали, что ликвидировать прорыв было уже поздно. Боясь окружения, войска 9-й армии Южного фронта продолжили свое отступление, но их отход осуществлялся не на юг — в сторону Крыма, а на восток — в сторону Ростова-на-Дону. Дорога к сухопутным воротам Крыма — Перекопу — оказалась совершенно открыта.

Участие авиации Черноморского флота в этих боях, если и нельзя назвать незначительным, то тяжело охарактеризовать как активное. Командующий флотом Октябрьский считал, что воевать над сушей дело ВВС Красной Армии, а его силы предназначены для действий над морем. Находившийся на Черном море заместитель наркома ВМФ адмирал Г.И. Левченко неоднократно требовал от Октябрьского выделения самолетов для действий на сухопутном фронте, но, пока в середине августа в этот вопрос не вмешался сам Н.Г. Кузнецов, дело почти не двигалось с мертвой точки. Тем временем авиационные части, дислоцировавшиеся в Южной Украине, поневоле оказались втянуты в бои, развернувшиеся близ их аэродромов. Еще с 7 августа в районе Очакова 9-й иап вел активные действия против авиации и войск противника. Сразу же выяснилось, что сухопутное командование, в оперативное подчинение которого перешел полк, заинтересовано не столько в прикрытии своих войск от ударов люфтваффе, сколько в нанесении ударов по передовым частям противника, которые своим продвижением постоянно угрожали отрезать советские войска от их тылов. Эти бои, которые находились за рамками настоящей работы, носили весьма ожесточенный характер. Достаточно сказать, что общая численность истребителей в трех полках 62-й иабр с 10 по 31 августа сократилась с 222/176 до 159/118 боевых машин. 15 августа обескровленные эскадрильи 9-го иап перебазировались на аэродромы Скадовск, Красная Знаменка и Евпатория. В тот же день перехватчикам 3-й эскадрильи 32-го иап и 9-му иап впервые пришлось отражать налеты немецких дневных бомбардировщиков на объекты Крыма — самолеты люфтваффе пытались атаковать суда в порту Ак-Мечеть и транспорт «Чехов» у мыса Тарханкут. В результате семи воздушных боев истребителям ЧФ удалось свалить в море один Ju-88, правда, при этом был потерян один Як-1. В первых числах сентября 9-й иап, потерявший к тому времени в боях 51 истребитель, был отведен для переформирования и переучивания на самолеты новых типов в находившееся в Ейске военно-морское авиационное училище (ВМАУ) имени Сталина. Вместо него на аэродромы



**Командующий ВВС ЧФ
генерал-майор авиации
В.А. Русаков.**



**Заместитель командующего
ВВС ЧФ генерал-майор авиации
В.В. Ермаченков, руководивший
действиями Фрайдорфской
авиагруппы.**

Северной Таврии перебази-
ровались 93,96 и 101-я оиаэ
(последняя была сформиро-
вана из истребительной эс-
кадрильи расформированно-
го 3-го урап), 70-я обаэ (на
СБ), частично 46-я ошаэ (на
Ил-2) и 5-я эскадрилья 8-го
иап. В конце августа — нача-
ле сентября эти самолеты
бомбардировали немецкие
переправы на Днестре и пе-
редовые отряды войск про-
тивника, пытаясь всячески
замедлить их продвижение,
но к 8 — 10 сентября потеря-
ли большую часть техники и
были отведены в тыл на до-
укомплектование. Весьма
характерно то обстоятельст-
во, что, хотя группа и дейст-
вовала на сухопутном на-
правлении, она практически
не взаимодействовала с су-
хопутными командирами и
вела собственную войну —
сама находила противника,
сама наносила по нему уда-
ры и т.д.

Для качественного реше-
ния данной задачи этих сил
было, конечно же, мало, но
одновременно ВВС ЧФ вы-
полняли еще несколько задач.
Во-первых, это уже упоми-
навшиеся удары по экономи-
ческим объектам в Румынии.
Так, 10 и 13 августа два мощ-
ных авиаудара были нанесе-
ны по Чернаводскому мосту
через Дунай. В результате
второго налета И-16 из «зве-
на Вахмистрова» смогли раз-



Бомбардировщик ДБ-3Ф 2-го мтап ВВС ЧФ, подбитый над Румынией и сгоревший после вынужденной посадки.

рушить одну из опор моста и разорвать находившийся под мостом нефтепровод Плоешти — Констанца. 14 и 18 августа самолеты 2-го мтап бомбили Плоешти, а 16 августа — Констанцу. Во-вторых, действия по поддержке сухопутных войск в районе Одессы. С 10 августа ежедневно туда вылетали главные силы 40-го бап, а в конце месяца непосредственно на одесских аэродромах была сформирована группа истребительной авиации, куда вошла 1-я эскадрилья 8-го иап и часть 46-й ошаэ. С 20-х чисел в ударах по войскам противника в районе Одессы приняли участие и ДБ-3 2-го мтап. Бомбардировщики летали туда практически без какого-либо прикрытия, и потому не случайно их потери в августе 41-го стали наиболее тяжелыми по сравнению с любым другим месяцем войны на Черном море — 14 ДБ-3 и 28 СБ и Пе-2. С 31 августа эти же полки и звенья СПБ бомбили переправы на Днестре. В ночное время их сменяли МБР-2 119-го мтап, который с середины августа базировался на крымском озере Донузлав.

В-третьих, в конце месяца обострилась обстановка и в прибрежных водах Крыма. С 20-х чисел августа германское командование перебросило на театр торпедоносную эскадрилью 1/KG 28, «хейнкели» которой приступили к «свободной охоте» у берегов полуострова. В связи с тем, что раньше в дневное время здесь появлялись только разведчики, советская ПВО оказалась неготовой к отражению новой опасности. Первый успех торпедоносцев не заставил себя долго ждать. Уже 29 августа на выходе из Керченского пролива атакой двух торпедоносцев был потоплен транспорт «Каменец-Подольск»

(5117 брт; погибло 9 человек команды). Один из «хейнкелей» зацепился за мачту тонущего корабля и рухнул в воду, другой был сбит огнем сторожевого катера. Это остудило пыл нападавших, и в течение пары недель налетов на суда в море не было.

Впрочем, не исключено, что эскадрилья переключила свое основное внимание на минные постановки. Поздним вечером 30 августа после длительного перерыва вражеские воздушные миноносцы были замечены над Севастополем. По наблюдениям ВНОС, восемь мин упали на городские кварталы и сработали как бомбы, четыре — на внешнем рейде. На следующую ночь небольшие группы самолетов снова минировали подходы к Севастополю и Евпатории. Если верить советским документам, эти налеты дорого обошлись люфтваффе. В ночи на 30 и 31 августа последовательно двух побед добился командир 3-й эскадрильи 8-го иап капитан К.Д. Денисов и в ночь на 31 августа — капитан Бухтияров. По мемуарам Денисова, утром 31 августа советские солдаты нашли у береговой черты искореженную плоскость и часть хвостового оперения Ju-88, которые были выставлены для всеобщего обозрения на аэродроме Кача. Точно подтвердить эти потери из-за отсутствия немецких документов нельзя, но остается фактом, что на неделю немцы прекратили дальнейшие попытки минирования. Не было потерь и на самих минах.

Полки морской авиации с конца месяца уже были в Крыму не одиноки. Еще 14 августа директивой Верховного главнокомандующего И.В. Сталина объявлялось о формировании на полуострове 51-й отдельной армии на правах фронта. В нее целиком входили войска 9-го ск, кроме того, перебрасывалось две стрелковые (271 и 276-я) и три кавалерийские (40, 42 и 48-я) дивизии, сформированные из резервистов на Северном Кавказе. Кроме того, из местных ресурсов приказывалось сформировать еще четыре дивизии народного ополчения, которые вскоре получили номера 172, 184, 320 и 321. Всем этим наспех вооруженным соединениям не хватало не только вооружения (в первую очередь артиллерии), но в первую очередь опытных командных кадров. Но больше всего не повезло с командующим самой армии. Им был назначен генерал-полковник Ф.И. Кузнецов — тот самый, который командовал войсками Северо-Западного фронта в крайне неудачно завершившихся приграничных сражениях в Прибалтике. Характера современных операций он не понимал и, кроме того, отличался крайним высокомерием в отношениях с окружающими. Не нашел он общего языка и с адмиралом Октябрь-

ким, который, согласно директиве, был подчинен Ф.И. Кузнецову в вопросах обороны Крыма. Октябрьский не испытывал ни малейшего желания передавать в подчинение хоть малую толику своих сил, будь то береговые орудия, морская пехота или эскадрильи ВВС ЧФ. В дополнение к этому оба военачальника не до конца отдавали себе отчет в том, что главная угроза Крыму исходит с суши — со стороны Перекопа. Это может прозвучать дико, но, в то время как немцы стремительно двигались на юг от Днепра, советское командование больше опасалось морского или воздушного десанта на полуостров. В этом немалую роль сыграла немецкая разведка, которая очень успешно поставляла дезинформацию о проходе итальянского флота через Босфор и сосредоточении большого числа транспортных судов и самолетов в портах Болгарии. Вскоре все вышеперечисленные недостатки оказали решающее значение в том, с какой легкостью немцам удалось овладеть Перекопом.

Сформировать авиацию для отдельной армии оказалось делом еще более сложным, чем укомплектовать ее стрелковыми дивизиями. Директивой Ставки указывалось, что в ее состав должен войти 21-й дальнебомбардировочный полк (дбап), который уже базировался в Крыму и ранее входил в состав 50-й дивизии ДБА. Кроме того, Сталин обязал командующего ВВС РККА П.Ф. Жигарева выделить в состав ВВС 51-й армии (ими командовать был назначен полковник В.А. Судец) два истребительных полка. Первым стал 182-й иап, прибывший в Крым 22 августа с 27 исправными самолетами МиГ-3. Полк был недавно сформирован и переучен на новые самолеты, так что его пилоты не имели боевого опыта. С момента своего прибытия летчики полка вместе с моряками штурмовали днепровские переправы и движущиеся колонны войск. 6 сентября прибыл уже второй по счету истребительный авиаполк — 247-й на 18 самолетах ЛаГГ-3. Как и пилотам 182-го иап, его личному составу в кратчайшее время пришлось переучиться с И-153 на ЛаГГ. Летчики этого полка в отличие от своих коллег из 182-го иап имели некоторый боевой опыт, полученный в первые недели войны, а самим полком командовал майор Михаил Федосеев — участник войны в Испании, где он сбил 7 самолетов. В конце августа оба полка понесли некоторые потери, но к началу боев за Перекоп в целом оставались вполне боеспособными. Таким было положение к 11 сентября, когда передовые отряды 54-го немецкого армейского корпуса вышли к Перекопу.

Глава 3

СРАЖЕНИЕ НА ПЕРЕКОПЕ

Если советское командование могло охарактеризовать обстановку, сложившуюся к середине сентября на подступах к Перекопу, как тяжелую, то германское командование — как весьма непростую. Этот кажущийся парадокс объясняется довольно просто — противники точно не знали планов и сил друг друга и были скорее склонны их преувеличивать, чем преуменьшать. Именно так воспринимал ситуацию новый командующий немецкой 11-й армией генерал пехоты Эрих фон Манштейн, вступивший в должность 17 сентября (бывший командующий генерал-полковник фон Р. Шоберт погиб 12 сентября, случайно приземлившись на самолете «Шторх» на минное поле). Армия имела всего три корпуса (шесть пехотных, две горнострелковые и одну моторизованную дивизию), которыми одновременно вела и преследование 9-й советской армии, отступавшей в направлении Донбасса, и выдвижение к Перекопу. Непосредственно к перешейку двигался только 54-й корпус, включавший 46 и 73-ю дивизии. По ошибочным данным немецкой разведки, Манштейн считал, что от Днепра к Перекопу отошли три советские дивизии, чего на самом деле не было. Реально позицию на перешейке занимала единственная 156-я советская дивизия, поскольку все свои остальные силы Ф.И. Кузнецов оставил в глубине полуострова или растянул вдоль его побережья для отражения мнимых десантов. Манштейну было трудно поверить в такую глупость, и он считал, что Перекоп защищает как минимум шесть из 11 дивизий 51-й армии. Определяя, в соответствии с директивами Гитлера, задачу по овладению Крымом как важнейшую, Манштейн решил перебросить на это направление и 49-й горнострелковый корпус (1 и 4-я горнострелковые, 170-я пехотная дивизии), в то время как его позиции между Никополем и Ме-

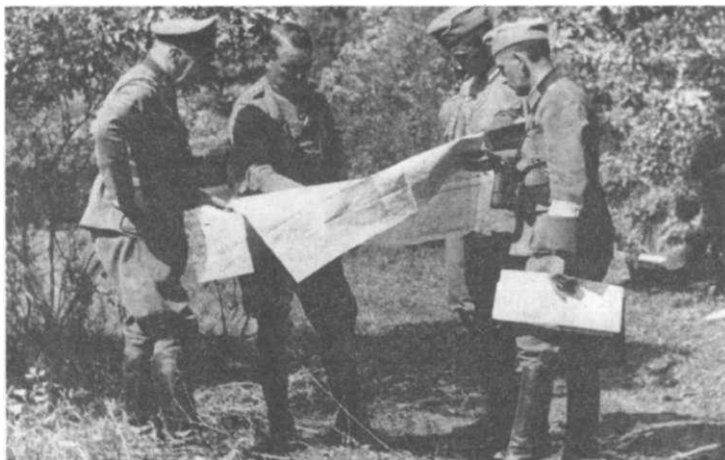
литополем предстояло занять силами румынского кавалерийского и горного корпусов.

Не менее важным представлялось сосредоточение на избранном направлении мощных сил авиации, тем более что германское командование оценивало сосредоточенную в Крыму воздушную группировку как очень мощную. Впрочем, возможности для маневра соединениями у командования 4-го воздушного флота были довольно скромными — в это время главный удар войск группы армий «Юг» наносился в тыл советскому Юго-Западному фронту, чтобы замкнуть «киевский котел». Фактически к середине сентября IV авиакорпус люфтваффе имел следующий боевой состав:

разведывательные эскадрильи 3(F)/121 и 3/ObdL на аэродроме Николаева, бомбардировочную эскадру KG 27 в полном составе, штабную эскадрилью и группу II/KG 51 на аэродроме Балта (северная часть Одесской области). Эти бомбардировочные подразделения вели поддержку войск 11-й армии в низовьях Днепра, но, кроме того, совершали большое количество вылетов перед фронтом 4-й армии румын, осаждавших Одессу. Группа I/KG 51 базировалась на румынском аэродроме Zilistea, откуда действовала по советским судам и конвоям на трассе Севастополь — Одесса. Там же базировалась и торпедоносная эскадрилья 1/KG 28. Штабная эскадрилья эскадры JG 77 и истребительные группы II, III/JG 77 прикрывали войска и переправы через Днепр с аэродрома в Бериславе. Группами командовали довольно известные асы — капитан Anton Mader (19 воздушных побед) и обер-лейтенант Kurt Ubben (36 воздушных побед), а общее число асов в группах достигало десятка. Такими успехами не мог на тот момент похвастаться ни один из противостоявших им летчиков ВВС ЧФ и ВВС 51-й армии. В дополнение к вышеперечисленному с 12 сентября корпус получил в качестве усиления в полном составе эскадру



Командующий группой армий «Юг» фельдмаршал фон Рундштедт.



Командующий 11-й немецкой армией генерал-полковник фон Шоберт. Погиб в сентябре 1941 г.

пикирующих бомбардировщиков StG 77 (аэродром Счастливая) и с 14 сентября истребительную эскадрилью 3/LG 2 из состава немецкой авиационной миссии в Румынии. Она прикрыла переправы на Днестре в тот момент, когда все истребители JG 77 перебазировались на аэродром Чаплинка вблизи Перекопа. Всего германская авиагруппировка насчитывала примерно 15 — 20 разведчиков (без ближнеразведывательных эскадрилий сухопутных войск), около 125 двухмоторных и 75 одномоторных бомбардировщиков, 60 — 65 истребителей, в общей сложности около 300 боевых самолетов. Это была грозная сила, однако малочисленность истребительной авиации не позволяла немцам установить безоговорочное господство в воздухе, что не могло не отразиться на общем итоге боев.

14 сентября впервые немецкая авиация в дневное время бомбила объекты в глубине полуострова (аэродромы в Армянске и Евпатории), не оставляя у противоборствующей стороны сомнений в том, что ей следует готовиться к еще более разрушительным нападениям. Это хорошо понял адмирал Н.Г. Кузнецов в Москве, но недостаточно четко — командующий флотом Ф.С. Октябрьский, который все еще предпочитал в ущерб общей обстановке сохранять личный контроль за своей авиацией. Он постоянно подчеркивал, что он решает



**Советское мирное население спасается
от наступающих немецких войск, Украина, 1941 г.**

стратегические задачи по бомбардировке нефтепромыслов в Румынии, ведет боевые действия на морском театре и якобы сама Ставка во главе со Сталиным не разрешает ему отвлекаться от решения этих задач. Это не означало, что морские летчики вообще не действовали над сушей, но следует признать, что их боевые возможности использовались не более чем на треть.

Лишь в эти сутки под прямым давлением из Москвы приказом №1/оп командующего ВВС ЧФ В.А. Русакова была создана авиационная группа ВВС ЧФ для непосредственного взаимодействия с 51-й армией. Позднее по названию главной базы — аэродром Фрайдорф — эта группа стала называться Фрайдорфской. Первоначально в ее состав официально включили 3-ю эскадрилью 8-го иап, 5-ю 32-го иап, 95-ю ночную бомбардировочную, 96 и 101-ю отдельные истребительные, частично 16 и 83-ю морские разведывательные — всего 13 И-15бис, 3 И-153, 32 И-16 (половина из них ранних серий с моторами М-25 и двумя пулеметами и лишь 6 — 7 машин с пушками ШВАК), 7 Як-1, 9 У-26 и 12 МБР-2. Фактически же в состав группы также вошли ранее действовавшие на сухопутном направлении 70-я отдельная баз (2 СБ, 2 Р-5, 1 Р-10) и часть 46-й ошаэ (3 Ил-2). 14 — 15 сентября выделенные эс-



Этот «Хейнкель» уже никогда не взлетит.



Командир группы II/JG 77.

кадрильи перебазировались на степные взлетные площадки вокруг Фрайдорфа и начали готовиться к боевой работе.

Импровизация при создании группы не могла не отразиться на ее боевых действиях. Аэродромы эскадрилий являлись простыми ровными участками степи возле деревень, лишенными каких-либо укрытий (в качестве естественной маскировки использовались разделявшие поля лесополосы) и средств ПВО. На рытье укрытий для личного состава ушло восемь дней. Зенитные орудия в количестве пяти на самом аэродроме Фрайдорф появились только 23 сентября. Лишь из-за активности неподавленной советской истребительной авиации немецкие бомбардировщики не проводили дневных рейдов против аэродромов. Самой же большой проблемой являлось отсутствие нормального штаба и средств связи. Для работы в качестве штаба авиагруппы из состава штаба ВВС ЧФ было выделено, кроме командира группы майора А.З. Душина (заместитель командира 9-го иап), лишь три офицера. Свой штаб группа развернула на базе штаба 70-й обаз во Фрайдорфе. В штабе имелась всего одна радиостанция, так что связь с аэродромами приходилось

поддерживать при помощи государственной телефонной сети, вся информация по которой передавалась кодированно. Часто приходилось прибегать к отправке посыльных с одного аэродрома на другой на связном самолете У-2. При такой организации наиболее часто получали задания те эскадрильи, которые базировались непосредственно у самого Фрайдорфа, а отдаленные — гораздо реже. Задачи штаб группы первоначально получал из штаба ВВС ЧФ, который, как оказалось, являлся лишним промежуточным звеном между штабом группы и штабом ВВС 51-й армии. План действий на сутки прибывал только в 4 — 5 часов утра, и до рассвета штаб авиагруппы просто не успевал довести его до подчиненных подразделений. Только с 25 сентября авиагруппа стала получать задачи от 51 -й армии напрямую. Теперь план прибывал в 22 — 24 часа предыдущего дня, и за ночь можно было успеть качественно подготовиться к его выполнению. Обратной стороной медали стали факты внезапного вмешательства в действия авиагруппы штаба ВВС ЧФ, как правило, связанные с постановкой дополнительных задач на сопровождение бомбардировщиков с аэродромов в южной части Крыма. Нередко свободных истребителей под рукой не оказывалось, и тогда бомбардировщикам приходилось действовать без прикрытия, что сопровождалось большими потерями. Очень затруднена была работа аэродромных служб, поскольку на вооружении группы находились самолеты 10 различных типов.

Первым днем боевой работы Фрайдорфской авиагруппы стало 16 сентября. Накануне вечером внезапным ударом части 22-й немецкой дивизии захватили железнодорожную станцию Сальково в северной части Чонгарского полуострова, чем породили у командования 51-й армии опасения, что главный удар будет наноситься именно здесь. Вот как вспоминал первый день боев командир 3-й эскадрильи 8-го иап К.Д. Денисов: *«В 9.20 даю команду на вылет. Поднялись в воздух 4 И-16 и 12 И-15бис. Над аэродромом Аткачи-Бузав к нам пристроилась группа прикрытия. Держу курс на Новотроицкое, думаю, что если там подходящую цель не обнаружим, то в районе Аскания-Нова она будет наверняка. Но что такое: пройдя Сиваш и оставив справа Новомихайловку, увидел у горизонта стелющуюся по земле полосу пыли. «Да это же движется колонна!» Немедленно даю сигнал приготовиться к атаке.*

Группа Войтенко быстро перестроилась в цепочку, и как только мы с Ручкиным прошли по колонне пулеметно-пу-

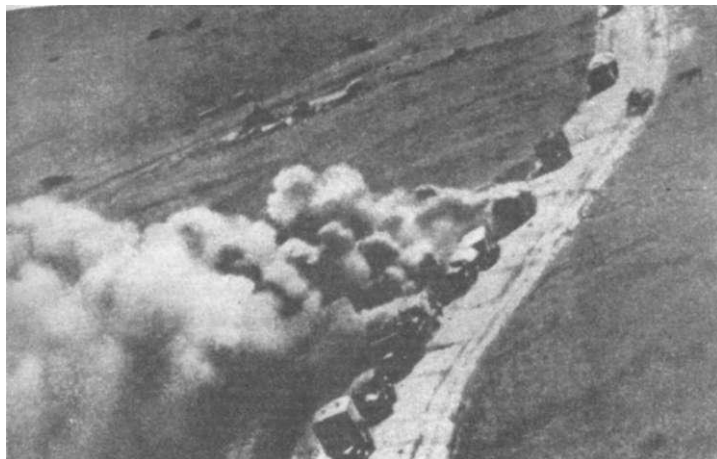


Немецкая танковая часть движется по степным районам Южной Украины, август 1941 г.

шечным огнем, ее последовательно атаковали самолеты ударной группы. Положив машину в мелкий вираж, я увидел, что удар был точным: вспыхнуло несколько автомашин, замерли на месте зажатые между ними танки, в панике стали разбегаться по сторонам гитлеровцы. Ну теперь второй заход! Пригвоздить фашистов к земле пулеметными очередями. Еще несколько минут — и уходим от цели, оглядываясь на чадающие внизу многочисленные костры.

Отошли организованно, не встретив противодействия воздушного противника, явно не ожидавшего дерзкого дневного налета. А уже в районе аэродрома я увидел, как ведущий группы прикрытия Д.Е. Нихамин (командир 101-й оиаэ. — **М.М.**), перед тем как увести ее на свою точку, показал мне большой палец — знак, не требующий разъяснения. Ясно: отработали отлично, первый групповой вылет на штурмовку принес успех.

После короткого отдыха и подготовки самолетов к вылету мы нанесли удар по войскам противника, теперь уже в районе железнодорожной станции Сальково, что севернее Чонгарского моста. На этот раз экипажи действовали более уверенно и слаженно, атаки оказались даже при беглом взгляде с борта самолета еще эффективнее, что подтвердила и посту-



**Немецкая автоколонна после удачного налета
черноморских истребителей.**

пившая в тот же вечер телеграмма в адрес командира Фрайдорфской авиагруппы от командира 276-й стрелковой дивизии: «Молодцы летчики, после их успешных штурмовых действий наши войска перешли в контрнаступление и овладели станцией Сальково».

Всего же в первый день без какого-либо противодействия (немецкие источники утверждают, что в этот день было сбито два И-16, которые могли относиться только к ВВС ЧФ, но это неверно) черноморские летчики совершили 56 самолето-вылетов (в том числе 30 на штурмовку).

Во второй день Фрайдорфская группа нанесла уже четыре штурмовых удара (всего 96 самолето-вылетов) — два по району Сальково, один севернее Перекопа у Второ-Константиновки и один у Чаплинки. 77 вылетов (59 истребителей и 18 ДБ-3ф) совершили ВВС 51-й армии. По докладам летчиков, на земле остались догорать восемь автомашин, одна бензоцистерна, было уничтожено семь орудий. Главную роль по-прежнему играла 3-я эскадрилья 8-го иап, укомплектованная большей частью самолетами И-15бис. Каждый из них брал на задание по две фугасные бомбы ФАБ-50 и осколочные АО-25 или четыре АО-25. Остальные самолеты боевой нагрузки не имели, штурмуя колонны только пулеметным или пушечным

огнем. Лишь в районе Чаплинки летчики штурмовой группы вступили в бой с несколькими «мессершмиттами» III/JG 77, которые после того, как младший лейтенант А.В. Андрианов подбил один Vf-109, вышли из боя. С советской стороны был подбит И-16 младшего лейтенанта С.Г. Петрова, который, несмотря на ранения в голову и руку, сумел осуществить аварийную посадку на небольшом островке в Сивашском заливе. Впоследствии машина была восстановлена. Один ДБ-3ф разбился в результате небоевых причин, а ЛаГГ-3 сел из-за неполадок на своей территории. Успехи дневных ударов развивали летчики 119-го мрп, которые на своих МБР-2 в ночь на 18 сентября совершили 13 вылетов в район Геническа. Противник не знал покоя ни днем, ни ночью.

Здесь следует кратко прервать хронологическое описание событий, чтобы дать краткую характеристику тактике и боевым возможностям советской авиации при ее действиях по войскам противника.

Как мы отмечали раньше, никакой подготовки до войны к штурмовым действиям истребительная авиация, тем более ВМФ, не осуществляла. Во главу угла был поставлен воздушный бой и число воздушных побед. Из-за этого страдало и сопровождение ударных самолетов — в первые месяцы войны истребители неоднократно бросали опекаемых, увидев первую же группу «мессершмиттов». В этом случае продолжавшие полет бомбардировщики нередко становились жертвой второй группы самолетов противника. Сейчас же и ударными самолетами, и сопровождающими предстояло стать самим истребителям. В первые дни налеты осуществлялись, как правило, по данным предварительной воздушной разведки. Чтобы обеспечить внезапность удара, штурмовая группа двигалась к цели на бреющем полете, сопровождающая — чуть сзади и выше. Сразу же выяснилось, что такая тактика не является оптимальной. Из-за малой дальности обзора противника удавалось обнаружить не сразу, а для того, чтобы занять правильное исходное положение для атаки, самолетам приходилось маневрировать под зенитным огнем. К тому же полет на малой высоте над степью в сухую погоду приводил к поднятию туч пыли, что демаскировало атакующих. После этого движение к цели стали производить на высоте 600 м. Обнаружив цель, самолеты перестраивались в боевой порядок. Первыми атаковали И-16 — пушечно-пулеметным огнем по головным машинам или зенитным средствам, затем И-15бис —

бомбами вдоль колонны, на втором заходе — пулеметным огнем по разбегающейся пехоте. По свидетельствам немцев, потери при таких налетах оказывались достаточно чувствительными. Дело в том, что на лишенной естественных укрытий, гладкой как стол степи маскироваться или прятаться было негде. Вот и горели немецкие автомашины по паре десятков в день.

Лучшим самолетом для штурмовых действий считался И-153, но их в группе было очень мало. «Чайка» могла нести до 150 кг бомб (как правило, две ФАБ-50 и две АО-25), а после их сброса вести маневренный воздушный бой с «мессершмиттами». И-15бис нес такую же боевую нагрузку, но с истребителями на равных бороться не мог. Это понимали сидевшие в них пилоты, в результате чего, в тех случаях когда рядом находились истребители противника, они атаковали цели только с одного захода бомбами, совершенно отказываясь от штурмовки. Их требовалось прикрывать самолетами других типов, точно также как и весьма немногочисленные штурмовики Ил-2. Из И-16 для штурмовых действий годились самолеты только поздних серий, оснащенные бомбодержателями, пушками ШВАК и узлами подвески реактивных снарядов РС. В то же время наиболее массовые в ВВС ЧФ «ишаки» 5-й серии не имели внешних узлов подвески, а их огневую мощь представляло всего два пулемета ШКАС.

Реакция германских войск на участвовавшие налеты действительно была крайне нервной. По данным историка Christer Bergstrom, только за 21 сентября одна из дивизий 11-й немецкой армии зафиксировала в течение суток 22 воздушных налета. Генерал фон Манштейн в своих мемуарах писал, что *«советские бомбардировщики и истребители непрерывно атаковали всякую обнаруженную цель. Не только пехота на переднем крае и батареи должны были окапываться, нужно было отрывать окопы и для каждой повозки и лошади в тыловой зоне, чтобы укрыть их от авиации противника. Дело доходило до того, что зенитные батареи не решались уже открывать огонь, чтобы не быть сразу же подавленными воздушным налетом»*.

И все-таки не следует переоценивать результаты этих ударов. Ежедневные оперативные сводки ВВС ЧФ показывают, что за сутки самолеты Фрайдорфской группы сбрасывали на врага от 2 до 4 тонн легких фугасных и осколочных бомб. Истребители ВВС 51-й армии к подвеске бомб были вообще не



Немецкая пехота на марше, Украина, лето 1941 г.

приспособлены, хотя некоторые могли нести РС. Бомбардировщики ВВС ЧФ делали на Перекопском направлении не более 10 вылетов в день, поскольку главным местом приложения их усилий являлся фронт под Одессой. Сравнительно много бомб сбрасывалось в ночное время, поскольку тогда могли безбоязненно летать ДБ-3 и многочисленные МБР-2. Однако даже в советских отчетах эти налеты оценивались исключительно как «изматывающие», поскольку о точности нанесения ударов в ночное время говорить не приходилось. Даже если принять общий вес бомб, сбрасываемых на немецкие войска в светлое время суток ежедневно за 10 тонн, то получится, что все усилия советских ВВС на Перекопском направлении уступали одному вылету группы пикирующих бомбардировщиков Ju-87. А таких групп в StG 77 было три. Летчики Фрайдорфской группы докладывали об уничтожении в сутки 8, 10, 24 автомашин, но в армии Манштейна их были сотни! И все-таки тот факт, что красноезвездные самолеты крупными группами атакуют немецкие соединения, заставил генерала поверить, что господство в воздухе на этом направлении принадлежит советской авиации. Это было далеко не так. На самом деле до конца октября ни одна из сторон не имела ре-

тающего превосходства, что сильно отразилось на ходе наземных операций.

Первые признаки того, что люфтваффе не намерено терпеть активность русских в своем воздушном пространстве, проявились на четвертый день — 19 сентября. В течение этих суток летчики Фрайдорфской авиагруппы произвели 143 вылета, к которым следует добавить 39 вылетов самолетов 51-й армии, большей частью осуществлявших прикрытие наземных войск. Почти каждый вылет сопровождался воздушным боем, кроме того, истребителям удалось перехватить группу немецких бомбардировщиков, пытавшихся разбомбить станцию Джанкой. По докладам советской стороны, немцы лишились одного «хейнкеля», двух «мессершмиттов» (не подтверждается немцами), на земле — 10 орудий и 24 автомашин. Советские потери на этот раз оказались довольно чувствительными — в воздушном бою с самолетами II/JG 77, пытаясь прикрыть своего командира И.С. Любимова, погиб штурман 5-й эскадрильи 32-го иап Евгений Ларионов. Пропал без вести пилот 96-й эскадрильи Шалов, совершил вынужденную посадку на поврежденном самолете пилот 3-й эскадрильи 8-го иап Урядников. В дальнейшем летчики обеих сторон неоднократно пользовались таким способом для спасения себя и машин, благо выжженная солнцем степь представляла собой идеальную посадочную площадку. Таковы были результаты перебазирования обеих групп JG 77 на аэродром Чаплинка, поближе к линии фронта.

Борьба за господство в воздухе продолжилась и на следующий день. Фрайдорфская группа совершила 144 самолето-вылета, штурмуя батареи близ Перекопа, вторые эшелоны войск на перекопском и чонгарском направлениях, а также аэродром в Аскания-Нова. Его штурмовали девять И-15бис, три И-16 и три Ил-2. По докладу, на земле было уничтожено четыре и повреждено три «мессершмитта», хотя, по немецким данным, их истребительная авиация этот аэродром не использовала. Шедшая для атаки войск на Перекопе группа в составе двух СБ, трех И-153 под прикрытием шести И-16 и одного Як-1 вступила в бой с эскадрилей Vf-109. В результате боя один из СБ был тяжело поврежден и сел на нашей территории, но немцы потеряли один истребитель. Другая эскадрилья JG 77 атаковала дежуривший над линией фронта воздушный патруль в составе пяти Як-1. Противники потеряли по истребителю. Куда большие потери понесли в этот день авиа-

торы 51-й армии. На 42 самолето-вылета пришлось пять самолетов, сбитых в воздушных боях (один ДБ-Зф, три МиГ-3 и один ЛаГГ-3), а шестой подбитым сел на своей территории. Единственным успехом армейцев в этот день стал «мессершмитт», сбитый командиром 247-го иап майором Михаилом Федосеевым. Пилоты JG 77 доложили об одиннадцати победах, что в очередной раз подтверждает теорию, что немецкие доклады о победах в 1941 г. следует делить не менее чем на два. Примечательно, что большинство побед пришлось на асов. Обер-лейтенант Ваег сбил свой 14-й самолет, но и его «мессершмитт» рухнул на землю, чуть было не похоронив под собой раненого пилота. Обер-фельдфебель Seckel увеличил в этот день свой счет с 8 до 10, обер-лейтенант Lasse сбил 31 -й самолет противника, обер-лейтенант von Wehren — 8-й, обер-фельдфебель Blaurock — 9-й (ДБ-Зф 21 -го дбап), фельдфебель Isken — 6-й (по донесению, Ил-2, которые в этот день потерь не имели). По немецким материалам, других потерь, кроме самолета Ваег JG 77 не понесла, хотя это входит в противоречие с советскими документами, в достоверности которых трудно сомневаться.

Вечером пара «мессершмиттов» попыталась произвести разведку аэродромов, с которых действовала советская авиация. Вскоре она показалась над аэродромом Тагайлы, где базировалась 5-я эскадрилья 32-го иап. Командир эскадрильи Иван Любимов спокойно дал немецким пилотам облететь замаскированную площадку, а когда они стали удаляться, вылетел на перехват вместе со своим заместителем Михаилом Авдеевым. Пара «яков» догнала разведчиков и сбила замыкающего. Вскоре его пилот — унтер-офицер Ю. Дите (Julius Dite) — уже находился под конвоем в штабе авиагруппы, где его допрашивал заместитель командующего ВВС ЧФ генерал-майор В.В. Ермаченков. Летчик дал ценные указания о том, что немецкие истребители действуют с аэродрома Чаплинка и что их снабжение горючим и боеприпасами осуществляется при помощи транспортных Ju-52, которые прилетают туда в определенные часы. В советском штабе сразу же возник замысел массированного авиаудара по немецкой авиабазе. Документы JG 77 не отрицают потери «мессершмитта», пилотируемого Ю. Дите, но почему-то относят это событие к 30 сентября, когда эскадрилья 4/JG 77 осуществляла эскортирование «штук» в районе Ишуня.

Таблица 1.2.

**ЧАСТИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ СОВЕТСКИХ ВВС,
БАЗИРОВАВШИЕСЯ В КРЫМУ НА 20.9.1941**

Соединение	Часть (под- разделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
ВВС 51 -й отдельной армии				
	21-идбап	?	ДБ-3,ДБ-3ф	ок. 20
	182-й иап	Ишунь	МиГ-3	22
	247-й иап	Каджамбак	ЛаГГ-3	17
Фрайдорфская авиагруппа ВВС ЧФ				
	3-я аэ/8-й иап	Кучук-Кабано	И-16	5/3
			И-15бис	10/10
	5-я аэ/32-й иап	Тагайлы	Як-1	8/4
	часть 46-й ошаэ	Бий-Бузав	Ил-2	4/3
	70-я обаэ	Фрайдорф	СБ	2/1
			Р-10	1/1
			Р-5	2/2
	95-я нбаэ	Бурнак	У-26	7/5
	96-я оиаэ	Бурнак	И-16	7/6
			И-153	3/2
	101-яоиаэ	Атакчи-Бузав	И-16	15/13
	16-я мраэ	озеро Донузлав	МБР-2	5/4
	83-я мраэ	озеро Донузлав	МБР-2	5/5
ВВСЧФ				
63-я бабр	2-й мтап	Карагоз	ДБ-3,ДБ-3ф	5/4
		Граммати- ково	ДБ-3,ДБ-3ф	1/0
		Ислам-Терек	ДБ-3,ДБ-3ф	4/4
		Владисла- вовка	ДБ-3,ДБ-3ф	7/5

Соединение	Часть (под-разделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
		Старый Крым	ДБ-3, ДБ-3Ф	7/2
	40-й бап	Кохтейн	Пе-2	7/7
		Сейтлер	СБ	8/2
		Карачакмак	СБ	4/1
		Сая	Пе-2	7/7
62-я иабр	8-й иап (без 1 и3аэ)	Кача	Як-1	7/3
			ЛаГГ-3	15/9
			И-16	2/0
			И-153	3/2
		Чоргунь	И-16	3/3
		Сая	И-16	3/3
		Карагоз	И-153	9/9
		Кунань	И-153	3/3
	32-й иап (безбаэ)	Бельбек	Як-1	2/0
			ЛаГГ-3	1/0
			И-16	13/10
		Кача	МиГ-3	6/6
		Евпатория	И-16	8/6
		Кунань	ЛаГГ-3	4/2
			И-153	10/9
		Херсонесскиймаяк	И-153	11/8
Отд. части	119-й мрап	озеро Донузлав	МБР-2	15/13
		Керчь	МБР-2	5/5
	78-я обээ	Сая	СБ	5/3
	93-я оиаэ	Керчь	И-16	1/1

Соединение	Часть (под-разделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
			И-15бис	5/5
	45-я мрээ	Керчь	МБР-2	8/8
		озеро Донузлав	МБР-2	4/3
	60-я мрээ	Севастополь	МБР-2	16/14
	64-я мрээ	Керчь	МБР-2	19/19
	80-я мрээ	Севастополь	гст	9/6
			МТБ-2	1/1
	82-я мрээ	Севастополь	МБР-2	11/8
		озеро Донузлав	МБР-2	3/3
	ОКА	Севастополь	МБР-2	4/4
			КОР-2	5/4
	98 ОАО	Севастополь	МБР-2	4/4
Итого				
бомбардировщиков				77
ночн. бомбардировщиков				10
штурмовиков				4
истребителей				193
морских разведчиков				115
Всего				399

О событиях этого переломного дня К.Д. Денисов вспоминает так: *«К 21 сентября обстановка на фронте еще больше обострилась... Вместо штурмовки аэродрома Чаплинка генералу В. В. Ермаченкову пришлось до 13.00 дважды поднимать*

по 20 — 25 самолетов для действий по мотопехоте и артиллерии противника в районах Второ-Константиновки, Чурюма и отметки Памятник... Мне почему-то казалось, что после этих двух напряженнейших вылетов руководство авиагруппы вряд ли пойдет на то, чтобы нанести еще и удар по аэродрому Чаплинка в соответствии с разработанным накануне планом, ведь летный состав устал, а это задание представлялось особенно важным, требующим от исполнителей мобилизации всех сил. Однако перед самым обедом майор А.З. Душин сообщил как ни в чем не бывало:

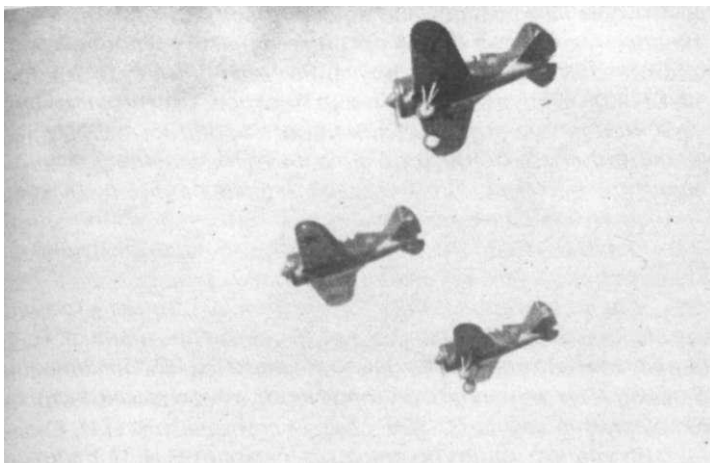
— На аэродроме Чаплинка, согласно данным утренней разведки, сосредоточено до 30 самолетов противника. Генерал Ермаченков приказал нанести удар в 16.00. Организация атак и состав ударной группы прежние, но прикрывать вас будут тринадцать И-16 и три Як-1...

В 15.00 прозвучала команда «По самолетам!». Взлетела наша четверка, за ней — 10 «бисов». На кругу собрались и направились к ИПМ, где на высоте 400 — 500 метров уже ждали нас 3 «ила» и 2 «чайки». Вскоре подтянулись и самолеты прикрытия — 13 «ишачков» и 3 «яка»... Восточнее Армянска нас стали встречать одна задругой группы «мессершмиттов». Как позже выяснилось, это произошло потому, что части ВВС 51-й армии нанесли удар по аэродрому Аскания-Нова несколько раньше установленного времени, чем заставили врага поднимать в воздух истребителей с других аэродромов. Они-то и связали боем нашу группу прикрытия. Однако у противника не хватило ни сил, ни решительности на то, чтобы расчленив компактную ударную группу, заставить и ее принять бой.

Маневрируя на высоте 1000 — 1200 метров, мы пробились через зону зенитного огня противника в районе Павловки. Отсюда мы и увидели аэродром Чаплинка. Смотрю — вырываются три самолета, вроде бы транспортные, а один He-111 уже готовится к взлету. Успел еще заметить, что четыре «хейнкеля» стоят нос к носу несколько в стороне от центра летного поля, а между ними — автоцистерна, в которую, похоже, перекачивался доставленный самолетами бензин.

Пора атаковать! По радио и покачиванием самолета с крыла на крыло подал обусловленный сигнал и с ведомым ринулся в пике на начавший разбег «хейнкель». Трассы сошлись на вражеской машине в момент ее отрыва от земли. Серо-зеленая машина рухнула на границе летного поля и загорелась.

Вывожу самолет боевым разворотом, осматриваюсь. Над



Звено И-16 учится пикировать на наземные цели.

аэродромом много взрывов от бомб, сброшенных «бисами» и «чайками», колыхнутся столбы черного дыма над подожженными «хейнкелями», пылает автоцистерна. В считанные минуты волны пыли прокатились по всему аэродрому. Вот вынырнул из этого густого марева Vf-109, но мы с В.А. Семеновым пришили его к земле.

После бомбового удара группы СЕ. Войтенко пошли в атаку «илы». Вот они один за другим выполняют заходы, методично поражая бомбами, а затем пушечным огнем самолеты противника на стоянке у западной границы аэродрома. Звено лейтенанта Ивана Никитаева сработало отлично. В феерическую картину массированного удара вписываются «бисы» и «чайки», которые стали в круг и, ныряя в облака пыли и дыма, разряжают свои пулеметы по целям... Все самолеты потянулись в сторону Каркинитского залива. Но вижу, что, разгоряченные боем, пилоты не торопятся собраться в компактный боевой порядок. Да и, похоже, сильно газуют головные самолеты. Начинаю нервничать, тем более что вокруг начали шнырять «мессеры», высматривая отбившуюся от строя добычу.

Вот за одним «бисом» потянулся шлейф дыма. «Мессеры» насаждают все назойливее, да и становится их больше, видимо, за счет подкрепления с соседних аэродромов... С боль-

шим трудом нам удалось все же собраться над Каркинитским заливом и вести уже более организованный групповой бой, надежнее прикрывая друг друга. Вот еще один желто-зеленый Vf-109 нырнул в воду... нужно быстрее, имитируя контратаки, отходить в сторону ближайшего аэродрома ВВС 51-й армии Каджамбак, с которого, как мне накануне стало известно, истребители ЛаГГ-3 должны были наносить удар по аэродрому Аскания-Нова.

Вот наконец и он. Рассчитывая на помощь, стремимся активными действиями приковать все внимание противника к себе. Кажется, это удалось. Даже чересчур. Внезапно очередь из «эрликонов» пришлось по самолету Семенова. Я даже увидел, как затрепетали на его плоскости клочья перкалевой обшивки. А тут же неподалеку, перечеркнув небо дымной строчкой, рухнул на землю Vf-109, сбитый лейтенантом Н.И. Евсеевко. Не удалось надежно прикрыть самолет В.Я. Пастуха — его со стороны солнца внезапно атаковала четверка вражеских истребителей. Машина Пастуха загорелась, но летчик спасся на парашюте.

Увлечшись боем, фашисты не заметили, как их сверху атаковали только что взлетевшие «лагги». Сразу загорелись два немецких самолета, остальные на полных оборотах стали уходить...

Казавшийся бесконечным тридцатипятиминутный бой закончился. Кто же уцелел, кто сбит? Оснований для переживания было предостаточно: не вернулось пять самолетов, комэск ранен, Семенов сел на фюзеляж. Такого мы еще не видели и не слышали с самого начала войны. Смотрю на летчиков. На их лицах отпечатки тяжелых боев — усталость, расстройство от впервые понесенных столь крупных потерь».

К этому эмоциональному описанию следует добавить следующее. При разработке плана генерал В.В. Ермаченков согласился с предложением командира 5-й эскадрильи И.С. Любимова о сокращении состава группы непосредственного сопровождения ударных самолетов для выделения группы расчистки воздушного пространства в составе четырех Як-1. Группа прибыла к Перекопу за пять минут до пролета штурмовиков, но здесь наткнулась на 12 «мессершмиттов», с которыми вступила в неравный бой. В этой ситуации летчикам удалось лишь не попасться в прицелы самолетов противника, но не сковать их боем. Часть Vf-109 попыталась атаковать штурмовую группу, но была отражена «ишаками» и «яка-



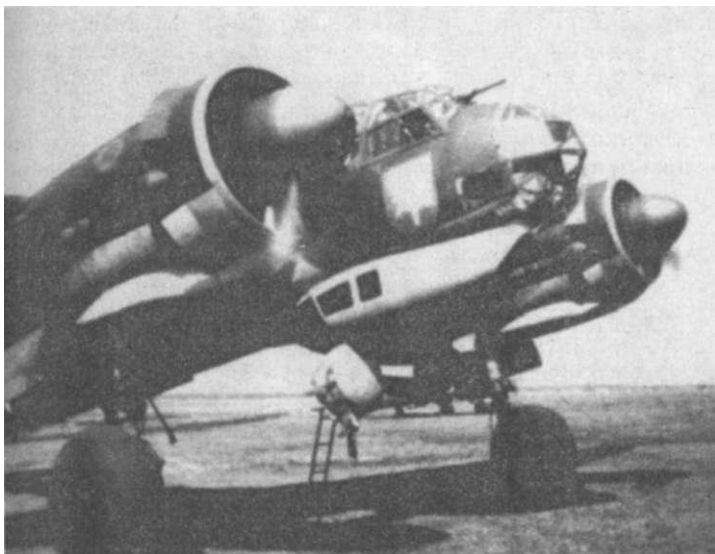
**Немецкий полевой аэродром в Чаплинке
после удара советской авиации.**

ми» непосредственного прикрытия. Дальнейший полет к цели Ил-15бис и Ил-2 осуществляли уже без какого-либо эскорта, и, когда на обратном пути их атаковала новая группа «мессершмиттов», они попали в критическую ситуацию. Положение усугублялось тем, что большая часть патронов на советских самолетах уже была израсходована при штурмовке аэродрома. Результаты налета, по архивным данным, были следующими: сбит зенитной артиллерией Ил-2 (летчик Покидов на следующий день вернулся в часть), в воздушном бою погибли три И-16 (летчики Гончаров и заместитель командира 3-й эскадрильи 8-го иап Ручкин погибли, Пастух — тяжело ранен) и три И-15бис (летчик Андриянов тяжело ранен, Рожков и Груздев вернулись в часть). Еще два И-15бис в поврежденном состоянии совершили вынужденные посадки на своей территории. Если добавить к этому И-16 летчика Григоровича, сбитый в утреннем воздушном бою, получается, что 21-го Фрайдорфская авиагруппа потеряла почти шестую часть от числа исправных машин. Немцы же признают потерю в этот день лишь одного Вф-109 F-4, который столкнулся в ходе воздушного боя с советским самолетом.

После неудачного налета на Чаплинку активность Фрайдорфской группы заметно снизилась — 22 и 23-го она совершала всего по 50 самолето-вылетов ежедневно (еще 38 и 26 вылетов в каждый из дней соответственно совершили самолеты армии). Атакам подвергались немецкие тылы, а также

позиции артиллерийских батарей, которые в эти дни вели методичный огонь по советским укреплениям на перешейке. Вечером 23-го советские штурмовики вновь попытались «навесить» Чаплинку. Первую группу составили три Ил-2 и 10 И-16, вторую, которая атаковала спустя несколько минут, — две «чайки» и пять И-16. По докладу, на аэродроме удалось уничтожить три и повредить шесть истребителей и сжечь Ju-88. Еще три Вф-109 и один «юнкере» якобы были сбиты в воздушном бою. Немцы подтверждают в эти сутки потерю единственного «мессершмитта», хотя известно, что машины, выведенные из строя на аэродромах, у них далеко не всегда попадали в итоговую статистику. Советская сторона лишилась в результате налета Ил-2 и И-16, кроме того, в эти сутки при штурмовке батареи пропал без вести один И-153. В результате столь интенсивной деятельности к утру 24 сентября — моменту перехода армии Манштейна в решительное наступление — в составе Фрайдорфской группы оставалось всего 70 самолетов, из которых лишь 38 являлись исправными (9/8 И-15бис, 2/1 И-153, 29/12 И-16, 8/6 Як-1, 3/0 Ил-2, 2/0 СБ, 1/1 Р-10, 2/0 Р-5, 8/6 МБР-2, 6/4 У-26). Сильно ослабленными оказались и 182 и 247-й иап, которые потеряли в сумме два МиГ-3, четыре ЛаГГ-3 и пять пилотов. Правда, как раз в эти дни состав ВВС 51-й армии несколько увеличился. С 22 сентября к боевой работе приступила разведэскадрилья 507-го бомбардировочного авиаполка (10 Пе-2), с 24-го — 103-й штурмовой (17 Ил-2) и 253-й истребительный (около 20 ЛаГГ-3) полки. Как и в других сухопутных частях, переучивание на новых машинах осуществлялось непосредственно перед отправкой на фронт (103-й шап с Су-2, 253-й иап с И-153), что обусловило крайне малый налет и незначительный боевой опыт.

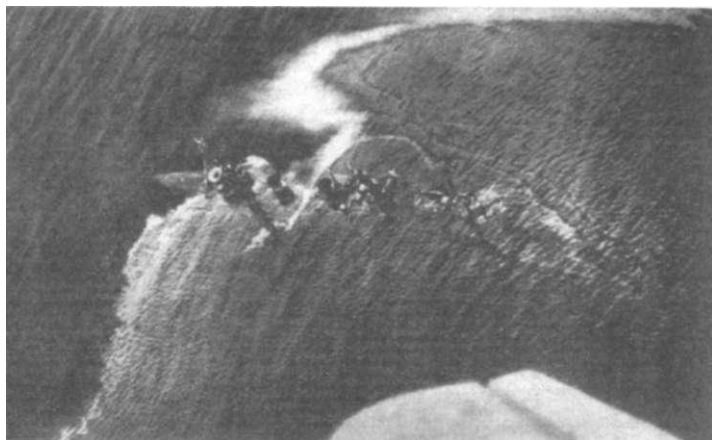
Активность немецкой авиации над Перекопом, напротив, увеличивалась в арифметической прогрессии. Если 14 сентября на советские оборонительные позиции были зафиксированы лишь первые налеты небольших групп бомбардировщиков, то 17 сентября — уже 30 — 40, а 21 — 23 сентября — не менее сотни. Заместитель командующего 51-й армией генерал-лейтенант П.И. Батов, лично возглавлявший оборону перешейка, так вспоминал эти дни: *«Над Турецким валом немецкие самолеты появлялись с утра идо вечера не оставляли в покое. Небольшими группами они заходили от Сиваша и, следуя один за другим, клали и клали бомбы по гребню. В мор-*



«Юнкере» эскадры KG 51, лето 1941, Украина.

скойдали скроется одна группа, а от Сиваша появляется следующая. Не оставалось, кажется, непораженным ни метра. Плотность бомбежки была такова, что однажды произошло прямое попадание в корабельную башню, поставленную на валу в качестве НП начальника дивизионной артиллерии... Как-то после особенно сильного налета, длившегося несколько часов, я поехал на Турецкий вал взглянуть, как дышит дивизия (перешеек обороняли пять батальонов из состава 156-й стрелковой дивизии. — **М.М.**). Самолеты только скрылись, и не везде унялась пыль. Гребень вала уже кишел людьми, они сновали и у его основания — кто тащил снаряды, кто боеприпасы стрелкам. Пробегали со своими делами офицеры-артиллеристы. «Мы график его изучили, товарищ генерал, — говорил красноармеец, — он долбит два-три часа, а потом у него перерыв на пятнадцать минут или же даже на полчаса. Тут уж спеша пополнить запасы».

Генеральное наступление Манштейна началось в пять утра 24 сентября. Первыми наносили удар немецкие бомбардировщики. Как вспоминал П.И. Батов, они наносили удары по



**Эсминец «Фрунзе», потопленный 21.9.1941
немецкой авиацией у Тендровской косы.**

советским позициям последовательно, группами по 35 — 40 машин (всего в первый день боев наблюдатели 156-й сд зафиксировали около 800 самолето-пролетов противника — в большинстве ударных машин). После них в дело вступила артиллерия, которая крушила оборону 51-й армии в течение двух с половиной часов. В самом наступлении принимали участие 46 и 73-я пехотные дивизии, усиленные большим количеством тяжелой артиллерии, несколькими дивизионами штурмовых орудий и саперными батальонами резерва главного командования (РГК). 24 и 25 сентября немцам удалось лишь захватить советский передовой опорный пункт — совхоз «Червонный чабан», но 26-го после огромных потерь 156-й дивизии не удалось предотвратить прорыв противника через Турецкий вал. Общую напряженность хода боев, а также роль, сыгранную люфтваффе, прекрасно передают воспоминания одного из немецких саперов:

«Наступление началось в 4.00 24 сентября 1941 года с мощной тридцатиминутной артиллерийской подготовки. Наша задача заключалась в том, чтобы приблизиться к заграждениям и проделать в них проходы для пехоты и штурмовых орудий. Это мы сделали, несмотря на сильный огонь противника, но затем нам пришлось залечь на два часа под огнем стрелкового оружия из дотов, находившихся слева и справа

от нас, пока наконец не была поставлена дымовая завеса. Лишь после этого нам удалось приблизиться к дотам и взорвать их. Мы их подрывали три раза, и каждый раз после подрыва из них снова открывали огонь, пока мы не заметили, что русские перед подрывом уходят из дотов в тыл, в систему окопов. После этого с ними расправились ручными гранатами. Прорыв постоянно поддерживали с воздуха 45 Ju-88 и 45 He-111. Они пытались разрушить линию долговременных огневых точек, что им удалось лишь отчасти... В дотах сидели, как правило, комсомольцы, которые воевали фанатично. 25 сентября 1941 года, после того как нам удалось продвинуться вперед на 600 — 700 метров, в пехоте были выбиты почти все офицеры, и ротами командовали унтер-офицеры. Вечером того же дня для усиления вперед был выдвинут самокатный батальон. Это произошло как раз в тот момент, когда огонь открыла тяжелая артиллерия русских. Под ее прикрытием весь гарнизон Преображенки отошел на юг, иванам это повезло сделать почти без потерь. А самокатный батальон был уничтожен. За 26 сентября мы снова продвинулись на 700 — 1000 метров. Когда мы залегли на пашне, русские по всей длине перешейки одним взрывом открыли перед нами противотанковый ров около 3 метров шириной и 2 метров глубиной (речь идет о подрыве морских мин, которые использовались в качестве фугасов. — **М.М.**). От взрыва у нас полопались барабанные перепонки, но окажись мы метрах в 300 южнее, нам бы всем пришел конец.

Вечером 26 сентября мы вышли к Турецкому валу, который обороняли слабые подразделения. Русские, по-видимому, разбежались под налетами пикирующих бомбардировщиков. Едва мы переправились через ров, как нас со стороны Армянска атаковали тяжелые танки. Один из моих роттенфюреров, к всеобщему веселью, открыл огонь из противотанкового ружья — «пехотного дверного молоточка». Нас спасла румынская батарея тяжелых гаубиц, снаряды которой вырывали огромные воронки, и сталинским танкам пришлось ретироваться. Рядом со мной был унтерштурмфюрер Херман, передовой наблюдатель нашего артиллерийского полка. Потом нас отвели за Турецкий вал, и мы вместе с 1-й саперной ротой сняли с перешейки тысячи мин. Русские закопали там все, что может взорваться. Там были легкие противопехотные мины, противотанковые мины, артиллерийские снаряды и

морские мины, разминирование которых для нас было в новинку».

Большую роль люфтваффе в осуществлении прорыва признавали и советские командиры. В «Отчете ВВС ЧФ за первые 6 месяцев войны» писалось: «Авиация (немецкая. — **М.М.**) тесно взаимодействовала со своими наземными войсками, и все наступательные действия войск активно поддерживались авиацией с воздуха. Она в течение дня непрерывно действовала на поле боя, бомбила и обстреливала расположение наших войск перед фронтом и артиллерийскими позициями и тем самым расчищала путь движения наземным войскам». Кроме того, она играла решающую роль и в отражении советских контратак. В этом случае немецкая пехота немедленно переходила к обороне, а вызванные передовыми авиационными наводчиками «мессершмитты» (они осуществляли прикрытие наземных войск в два яруса — по эскадрилье на высотах в 600 и 2000 м) пушечно-пулеметным огнем штурмовали цепи атакующих. Немало на их счету и легких советских танков-амфибий Т-37 и Т-38, которые даже от пулевых попаданий в крышу моторного отсека загорались, как свечи.

Бомбардировщики довольно успешно изолировали район боевых действий. Когда во второй половине дня 25-го командование 51-й армии наконец-то решило усилить 156-ю дивизию за счет резервов, выяснилось, что дневной марш невозможен из-за налетов с воздуха. За ночь войска не успели выдвинуться в район боев, не удалось подвезти в достаточном количестве боеприпасы. В результате к 10.30 26 сентября 156-я дивизия осталась без снарядов, и уже спустя полчаса немецкие войска смогли форсировать Турецкий вал и завязать бои на северной окраине Армянска. Из-за противодействия люфтваффе прибытие резервов растянулось по времени, и им пришлось вступить в бой по частям, что не позволило советской стороне вернуть утраченные позиции.

А что же советская авиация? 24 сентября ВВС 51-й армии и Фрайдорфская группа произвели 83 самолето-вылета (в том числе 48 Фрайдорфская авиагруппа). Как они распределялись? В 10.50 восемь И-15бис бомбили и штурмовали одну 150-мм батарею (у немцев в поддержке наступления принимало участие не менее 20 батарей калибром более 100-мм). Вылетевшие днем на штурмовку немецких войск три Ил-2, пять МиГ-3 и три ЛаГГ-3 армейских ВВС не смогли встретиться с прикрытием из шести ЛаГГ-3 253-го иап, в результа-



**Летчики 3-й эскадрильи 8-го авиаполка ВВС ЧФ
на полевом аэродроме Кучук-Кабано. В первом ряду слева направо:
командир эскадрильи К.Д. Денисов, летчик Н.Г. Тимошевский,
заместитель командира эскадрильи В.Н. Ручкин.**

те чего все самолеты вернулись на свои аэродромы, так и не выполнив задачи. Других вылетов летчики 51-й армии в этот день не делали. В 14.05 пять флотских И-15бис штурмовали войска в районе совхоза «Червонный чабан», а в 18.26 шесть И-15бис — аэродром в Чаплинке, причем докладывали об уничтожении на земле трех He-111 и повреждении одного в воздушном бою. В 18.30 очередная группа штурмовиков, эскортом которой являлись пять И-16 и три Як-1, у линии фронта была перехвачена восьмеркой «мессершмиттов». И-15бис пришлось сбросить бомбы вне цели и вступить в воздушную карусель. По донесению, командир группы прикрытия Михаил Авдеев сбил в этом бою два Vf-109, другие пилоты «яков» — Филатов и Аллахвердов, а также летчик Петухов на И-16 — по одному. Бомбардировщики ВВС ЧФ не сделали в этот день по Перекопу ни одного вылета, будучи полностью задействованы под Одессой. Кроме того, в 10.53, 10.55 и 16.00 небольшие группы черноморских истребителей провели еще три воздушных боя в районе линии фронта. Хотя своих потерь не было (в этот день группа лишилась только одного У-26, разбитого при

посадке), единственным успехом считался сбитый Филатовым «мессершмитт». Группа II/JG 77 в тот день действительно лишилась одного Vf-109E-7 в воздушном бою, и еще один получил повреждения при вынужденной посадке. Кроме того, два истребителя оказались полностью потерянными в результате столкновения в воздухе. Хотя сами немцы в тот день претендуют на уничтожение двух МиГ-3 и одного Ил-2 (все они не подтверждаются), их главным результатом было то, что ни один советский истребитель не прорвался к бомбардировщикам, работавшим по Перекопу. Советские удары по немецким войскам по сравнению с аналогичными ударами люфтваффе выглядели булавочными уколами. Командование ВВС ЧФ только вечером до конца осознало, что противник начал генеральное наступление, от которого зависит судьба Крыма. Впрочем, еще в августе, не найдя общего языка с командующим 51-й армией Ф.И. Кузнецовым и не веря в его способность организовать надежную оборону Перекопа, адмирал Октябрьский приказал приступить к строительству сухопутных укреплений вокруг Севастополя.

25 сентября советские ВВС осуществили над перешейком 97 самолето-вылетов (в том числе 41 Фрайдорфская авиагруппа). Основные события развернулись во второй половине дня, когда участие в воздушных ударах приняли бомбардировщики ВВС Черноморского флота. В 13.24 пятерка Пе-2 бомбила войска врага у «Червоного чабана», а в 13.30 тройка — батареи у Второ-Константиновки. В их прикрытии находились 14 И-16 и Як-1, которые вели ожесточенный бой с большой группой «мессершмиттов» III/JG 77. В результате пилот И-16 Васильев доложил об одном сбитом Vf-109, пара на «яках» — Авдеев и Аллахвердов — о другом. Летчики Петухов и Борисов повредили по одному истребителю, но был сбит Як-1 лейтенанта Филатова. Пилота считали пропавшим без вести, но вечером он вошел в столовую именно в тот момент, когда боевые друзья из 5-й эскадрильи как раз собрались выпить на его поминках!

В 14.00 у «Червоного чабана» появилась очередная группа в составе четырех СБ и такого же числа И-16. Из-за позднего оповещения из штаба ВВС ЧФ командованию Фрайдорфской группы не удалось собрать мощного истребительного сопровождения, а без него бомбардировщики были обречены. К тому же ведущий группы «ишачков» совершил ошибку, увеличив дистанцию до сопровождаемых до 4 кило-



И-16 Фрайдорфской авиагруппы готовится к взлету.

метров. Случайно свидетелем воздушного боя оказался генерал Батов: *«За этот день противник совершил до тысячи самолето-вылетов. Можно сказать, что его авиация прокладывала путь пехоте. У нашей авиации было 97 самолето-вылетов. Мы видели, как четыре наших самолета СБ нанесли удар по немецкой пехоте и батарее полевой артиллерии в районе «Червонного чабана». Тут же, над целью, их атаковали 15 «мессершмиттов». Все четыре были сбиты — они действовали без прикрытия».* Генерал был не совсем прав — прикрытия у бомбардировщиков было, но еще раньше другие Вф-109 связали его воздушным боем. В результате оказались сбиты все четыре СБ и И-16 летчика Яновского, который пропал без вести. Некоторым утешением для советской стороны могло быть только то, что все бомбардировщики горящими сели на советской территории, и из их экипажей погибли только два стрелка-радиста, а один из летчиков получил ожог глаз. В сводке JG 77 четыре СБ превратились в шесть. На сбитие двух претендовал фельдфебель Seckel (13 и 14-я победы), другой пары — унтер-офицер Berger (10 и 11-я победы), по одному — лейтенант Omert (20-я победа) и фельдфебель Potzel. И-16 записал на свой счет обер-лейтенант Lasse (34-я победа). Сама III/JG 77 никаких потерь не понесла. Приходится лишь

удивляться, как, имея столь именитых оппонентов, советские летчики вообще еще продолжали летать?!

Последний штурмовой удар по немецким войскам в этот день был нанесен в 16.00. На этот раз участие в нем приняли семь И-15бис, один И-153 в сопровождении тринадцати И-16 и трех Як-1. Из-за незнания точной наземной обстановки группа чуть было не нанесла удар по своим войскам. Ведущий, заместитель командира 3-й эскадрильи старший лейтенант Войтенко (Денисов после ранения в бою 21 сентября находился на излечении в госпитале) перепутал «Червонный чабан» с Армянском и совершил один штурмовой заход по городу, находившемуся в ближнем тылу советской обороны. К счастью, ошибка была вовремя замечена, и самолеты продолжили полет к Перекопу. Снова не обошлось без воздушного боя. Советская группа потерь не имела, но летчик Аллахвердов из 5-й эскадрильи 32-го иап доложил об уничтожении одного Вф-109. На такой же успех претендовал воздушный эскорт (три ЛаГГ-3 и шесть И-15бис) пятерки Пе-2, бомбивших немецкие войска у «Червонного чабана» в 18.07. Так это было или не так, сказать трудно. В тот день во всех боях немцы потеряли лишь ВМ09Е-4 штабного звена II/JG 77, который пилотировал капитан граф фон Vitzthum. В общую сумму взаимных потерь этого дня следует добавить как минимум один ДБ-3 и два МиГ-3 51-й армии, сбитые пилотами II/JG 77. С наступлением темноты 16 МБР-2, три ДБ-3 и один ТБ-3 бомбили немецкие войска на Перекопе, пытаясь затруднить немецкому командованию перегруппировку сил и сорвав ночной отдых. Один МБР-2 не вернулся с задания, другой разбился при посадке на аэродроме.

Только на третий день боев к советским наземным и воздушным силам начали прибывать резервы, но этого оказалось недостаточно, чтобы отбить утраченные позиции. На аэродромы близ Фрайдорфа перелетели 4-я эскадрилья и частично 2-я эскадрилья 8-го иап (всего 3 ЛаГГ-3, 10 И-153 и 3 И-16), в то время как главные силы 2-й эскадрильи (10 ЛаГГ-3) перелетели в Сарабуз. Командование ВВС ЧФ наконец-то поняло, что штаб Фрайдорфской группы просто не в состоянии обеспечить надежное прикрытие бомбардировщиков, действующих с авиабаз южной части Крыма, и решилось выделить для этого часть истребителей из ПВО Севастополя. Правильное решение, но слишком запоздалое! Как известно, в этот день немцам наконец-то удалось прорвать оборону на Турец-



Командир 101-й отдельной истребительной эскадрильи майор Д. Е. Нихамин (слева) наблюдает за воздушным боем.

ком валу (в полках 156-й дивизии оставалось всего по 700 — 800 человек, погибли все командиры батальонов). Во второй половине дня П.И. Батов нанес контрудар силами двух свежих полков. Армянск четыре раза переходил из рук в руки, но к исходу суток все-таки остался за немцами.

В воздухе было ничуть не холоднее. В 10.08 тройка Пе-2 пробомбила артиллерийские позиции вблизи поселка Перво-Константиновка, а в 14.01— 14.15 пять «пешек» в сопровождении пяти ЛаГГ-3 атаковали войска у «Червоного чабана». И в том и в другом случае советские самолеты участвовали в воздушных боях, но потерь не понесли. По-другому все сложилось в 10.50, когда для штурмового удара в воздух поднялись самолеты Фрайдорфской авиагруппы. Большая группа «мессершмиттов» атаковала семерку И-15бис, шедшую в сопровождении шести И-16 и двух Як-1. Эскорту не удалось предотвратить удара по «бисам», хотя пилоты «ишаков» Петухов и Ермаков сбили один «мессершмитт». Два поврежденных И-15 сели на своей территории, а остальным пришлось сбросить бомбы вне цели и лечь на обратный курс. В 17.52 — 17.55 шестерка «пешек» бомбила немецкие резервы в районе Кременчуга, не испытав никакого противодействия.

В отличие от предыдущего дня, когда небольшого числа



**Командир 96-й отдельной
истребительной эскадрильи
ВВС ЧФ капитан А. Коробицын.**

оставшихся во Фрайдорфской группе машин едва хватало для штурмовых ударов и прикрытия бомбардировщиков, 26-го большие усилия были предприняты по прикрытию сухопутных войск. К сожалению, их нельзя признать удачными. Лишь один раз трем «чайкам» удалось прорваться к немецким бомбардировщикам, причем летчик Куренков доложил о сбитии одного Ju-87 и повреждении другого. Все остальные бои шли между истребителями, причем небольшие по числу машин советские воздушные барражи постоянно подвергались атакам численно превосходящих

групп «мессершмиттов», которые шли в голове своих бомбардировочных клиньев. По результатам дня был сбит ЛаГГ-3 (летчик капитан Овсянкин спасся с парашютом), пропал без вести И-16 летчика Колонтаенко, а другой тяжело поврежденный «ишачок» летчика Понедельникова был разбит при посадке на своей территории. Советские пилоты доложили о сбитии трех «мессершмиттов» и повреждении четвертого, что не очень сильно отличалось от немецких данных. При аварийных посадках в Чаплинке были полностью разбиты два Vf-109E-7 из состава 6/JG 77 и 3/LG 2 (эта эскадрилья была переброшена в Чаплинку из Берислава накануне), получивших повреждения в воздушных боях, а их пилоты обер-лейтенант Friedrich и ефрейтор Roeder были ранены. Третья машина была разбита при посадке из-за повреждения покрышки. Несмотря на это, немецкие летчики считали день 26 сентября одним из самых удачных с начала Восточной кампании. В эти сутки пилот II/JG 77 донес об 11 воздушных победах, III/JG 77 — о 17 и 3/LG 2 — о двух. С учетом этого общий счет JG 77 перевалил за 600. Кроме самолетов флотских ВВС, им удалось в этот день сбить несколько Пе-2 507-го бап (с 22 по 28 сентября эскадрилья потеряла восемь из десяти «петляковых»; 10 авиаторов погибли или пропали без вести, 12 получили ранения) и Ил-2

103-го шап. Забегая вперед, отметим, что за сентябрь 182-й и 247-й иап потеряли 9 и 11 истребителей, 253-й иап — 6.2 октября последний из указанных полков передал оставшиеся самолеты в 247-й иап и снова убыл на пополнение. Его боевой тур составил всего восемь дней!

За ночь на 27 сентября в помощь к 156-й советской дивизии подошли 172, 271-я стрелковые и 48-я кавалерийская дивизии, а также танковый полк, в котором помимо легких амфибий имелось десять танков Т-34. На рассвете эти соединения без артиллерийской подготовки нанесли внезапный удар по Армянску и снова овладели им. Увы, резервы нашлись и у немецкого командования. Вечером Манштейн ввел в бой 22 и 170-ю пехотные дивизии, которые снова овладели дотла разрушенным городом. Стороны продолжали обмениваться ударами и весь следующий день, пока в ночь на 29-е командарм Ф.И. Кузнецов не отдал приказ об отступлении на слабо оборудованные Ишуньские позиции. П.И. Батов считал, что силы войск далеко еще не исчерпаны, тем более что большая часть 51-й армии все еще находилась в центре Крыма и на его побережье. Кроме того, стало известно, что 26 сентября перешла в наступление 9-я армия Южного фронта, которая легко прорвала оборону оставленных Манштейном в Донбассе румынских войск. Именно это обстоятельство заставило развернуть на 180 градусов подходивший к Перекопу 49-й горный корпус и мотодивизию СС «Лейбштандарт Адольф Гитлер». Сражение вошло в решающую фазу, но именно в этот момент у Ф.И. Кузнецова попросту не выдержали нервы. Не последнюю роль в их расшатывании сыграли самолеты люфтваффе, которые несколько раз в конце сентября бомбили командный пункт 51-й армии и другие штабы, куда командарм прибывал для инспектирования.

27-го действия авиации противоборствующих сторон сильно осложнились из-за плохой погоды. Истребители-бомбардировщики Фрайдорфской группы нанесли три массированных удара (всего группа сделала 55 самолето-вылетов), Пе-2 40-го бап — четыре (18 самолето-вылетов). Активно действовали и немецкие «штуки», правда, из-за облачности «мессершмиттам» не удалось организовать такую же эффективную их защиту, как в предыдущие дни. Советские истребители дважды атаковали немецкие бомбардировщики, а пилот 5-й эскадрильи 32-го иап Аллахвердов даже сбил один из них. JG 77 смогла дописать в свой актив всего одну победу, хотя, по советским данным, все пять самолетов, не вернувшихся в

тот день на аэродромы, сели аварийно на своей территории из-за потери ориентировки. Зато, воспользовавшись низкой облачностью, небольшие группы Ju-88 бомбили советские аэродромы в Сарабузе и Каче, причем сожгли на последнем один МиГ-3.

Примерно в таком же ключе проходила борьба в воздухе и на следующий день. Обе стороны пытались максимально поддержать свои сухопутные войска, а встречаясь друг с другом в воздухе, не жалели сил, чтобы уничтожить противника. Днем на головы немцев отбомбились 21 Пе-2, 15 И-153, 10 И-16, 5 И-15бис и 4 Ил-2. Все эти самолеты относились к авиации флота, в то время как группа штурмовиков 51-й армии при попытке нанести удар была разгромлена «мессершмиттами». Моряки потеряли И-16 (летчик Пономарев пропал без вести) и И-15бис, подбитый огнем с земли (летчик Соколов). «Бис» загорелся, но советский пилот не стал пытаться сажать свой самолет на вражеской территории. Вместо плена он предпочел спикировать на скопление вражеской техники. Мощный взрыв прозвучал как последний салют герою... Над линией фронта произошло по меньшей мере шесть крупных воздушных боев, в которых немцы записали на свой счет пять Ил-2 и два МиГ-3, советская сторона — три Ju-87 и один Вф-109 (последний не подтверждается, по «юнкерсам» данных нет). Кроме того, в 08.45 над Севастополем летчик 32-го иап Карасев таранил разведчик Ju-88. Оба самолета упали в воду, но советский пилот спасся на парашюте и был подобран сторожевым катером.

После пяти дней ожесточенных боев наземные войска обеих сторон истощили свои силы и могли лишь вести бои местного значения за улучшение позиций перед предстоящими сражениями. В том, что они вскоре последуют, ни у кого сомнений не возникало. Бои в воздухе не затихали, тем более что советская сторона получила новые подкрепления. К ним относились 1-й иап ВВС Крыма, сформированный из оказавшихся в Крыму летчиков ВВС РККА на самолетах старых типов (на 29 сентября 18/12 И-15бис и И-16), а также свежесформированный морской 62-й смап. Об этой части хотелось бы рассказать особо, поскольку ее судьбу повторило большинство частей советской авиации, которые летом — осенью 1941 г. получили на вооружение самолеты новых типов.

Приказ о формировании полка был отдан 6 сентября, но к его выполнению приступили только спустя девять дней. Формирование происходило на аэродроме Симоновка, на берегу

Азовского моря в 12 километрах от Ейска. В качестве летного состава использовались бывшие инструктора Ейского военно-морского авиационного училища имени Сталина. С учетом этого обстоятельства на освоение новой техники им выделили всего десять дней. Ни об отработке слетанности составом звеньев или эскадрилий, ни об отработке современных тактических приемов воздушного боя речь не шла. 27 сентября полк перелетел на аэродром Кача, а на следующий день на аэродром Тотман, где он вошел в состав Фрайдорфской группы. К этому моменту в нем числилось 12 МиГ-3 (управление и 1-я эскадрилья), 10 ЛаГГ-3 (2-я эскадрилья) и 9 Пе-2 (3-я эскадрилья). Считалось, что включение в состав части и бомбардировщиков и истребителей позволит облегчить взаимодействие самолетов разных родов авиации при организации воздушных ударов, но именно это никогда не отрабатывалось в период весьма кратковременной подготовки. Практический результат оказался прямо противоположен тому, чего ожидало командование. При первом же вылете 29 сентября (в нем участвовало по 6 самолетов каждого типа) зенитки сбивали Пе-2 командира 3-й эскадрильи майора Пузанова, а «миг» летчика Воронова пропал без вести. Вечером при втором групповом вылете истребителям пришлось вступить в бой с «мессершмиттами». За один якобы сбитый Vf-109 пришлось заплатить двумя пропавшими без вести ЛаГГ-3 и еще одним, севшим из-за повреждений на своей территории. И для других советских частей этот день сложился не слишком удачно. В боях были сбиты или пропали без вести И-15бис, И-153 и



Летчики 96-й истребительной эскадрильи на полевом аэродроме, 1941 г.

КОР-1 (корабельный гидросамолет-разведчик, поставленный на колесное шасси; три таких самолета утром 29 сентября были выделены в состав 3-й эскадрильи 8-го иап). Один Пе-2 и один СБ подбитыми сели на своей территории, причем последний оказался воздушной победой... старшего лейтенанта Авдеева из 5-й эскадрильи 32-го иап. Дело в том, что стрелок-радист бомбардировщика обстрелял «як» Авдеева, приняв его за «мессершмитт», а будущий черноморский Герой Советского Союза не успокоился, пока не посадил поврежденного «обидчика» на землю. Кроме того, погиб почти со всем экипажем один Пе-2 40-го бап, упавший при взлете и взорвавшийся на своих бомбах. Немецкая сторона потерь в истребителях не понесла.

Несмотря на вышеописанные потери, благодаря подкреплению активностью советской авиации не снижалась. 4-й авиакорпус люфтваффе не мог ответить тем же. Как ни малы были его потери по сравнению с русскими, каждая из них оказывалась намного болезненней. Новые самолеты, особенно бомбардировщики, поступали нечасто, а заменить подготовленного аса было вообще невозможно. Кроме того, 30 сентября ОКВ приступило к осуществлению плана «Тайфун» — генеральному наступлению на Москву. Эскадра StG 77, столь эффективно действовавшая на Перекопе, была изъята из состава IV и передана во II авиакорпус, поддерживавший наступление 2-й танковой группы Гудериана и 4-й танковой группы Гота. В люфтваффе умели быстро сосредотачивать силы для сокрушительных ударов, но редко могли позволить себе длительное время держать их на одном участке. В результате количество самолето-вылетов немецких ударных самолетов над Перекопом резко уменьшилось, и немцы в воздухе вновь перешли из разряда нападающих в разряд обороняющихся. Впрочем, оборонялись они весьма умело.

30 сентября советская авиация произвела в направлении немецких позиций около 200 самолето-вылетов, причем 87 приходится на ВВС 51-й армии и 66 на Фрайдорфскую авиагруппу. Кроме того, немецкие позиции бомбили 18 Пе-2 и 12 СБ. Из их воздушного эскорта на аэродромы не вернулись «лагг» летчика Яблицына и «миг» Бабаева, сбитые, по всей вероятности, зенитной артиллерией. При схожих обстоятельствах пропал без вести И-16 летчика Засотина из 1-го иап, а подбитый «ишачок» Загорьяна приземлился на своей территории. Произошло три крупных воздушных боя, сложившихся явно неблагоприятно для краснозвездных авиаторов. В пер-

вом воздушный эскорт семи Пе-2 доложил о сбитии двух «мессершмиттов». Во втором ударная группа Фрайдорфской авиагруппы (пять И-153, три И-15бис, восемь И-16) вступила в бой с шестью Вф-109 и потеряла из своего состава И-15бис летчика Хватова. И-16 пилотов Хомутова и Герасимова столкнулись в воздухе и развалились, но летчикам удалось спастись на парашютах. Но самый неудачный исход имел налет на аэродром Аскания-Нова, произведенный силами 62-го смап. Для выполнения задачи вылетели шесть Пе-2, три ЛаГГ-3, пять МиГ-3 и 12 И-16. Они успешно достигли цели и по результатам удара зачислили на свой боевой счет пять поврежденных «мессершмиттов». Прокомментировать эту заявку весьма трудно, поскольку, по современным немецким данным, их авиация здесь вообще не базировалась, но, по показаниям пленных пилотов JG 77, здесь базировалась целая группа истребителей в количестве не менее 30 машин. При отходе от аэродрома начались воздушные бои. Погибли два Пе-2 вместе с экипажами, пропал без вести «лагг» Коротчева и «миг» Петрова. Немцы якобы потеряли еще три «мессершмитта». По современным данным, признается только гибель Вф-109 унтер-офицера Julius Dite (по советским данным, он в плену с 20 сентября) и катастрофа Вф-109Е-7 из 1 (J)/LG 2 унтер-офицера Karl Ferenz, который упал по неизвестной причине вместе с пилотом. Немецкое донесение об 11 сбитых в этот день советских самолетах так же далеко от истины, как и советское о пяти.

В тот же день отдельным приказом по армии Ф.И. Кузнецов подвел итоги действий авиации в последнюю декаду месяца. В целом он оценивал их положительно. Вместе с ВВС ЧФ авиapolки 51-й армии произвели 2127 самолето-вылетов и сбросили на противника 11 849 бомб общим весом 389 тонн. Уничтоженными считались 94 вражеских самолета (70 в воздушных боях и 24 на аэродромах), 19 танков, 6 батарей (25 орудий), 231 автомашина и большое количество солдат и офицеров противника. Свои потери признавались в 37 самолетов. Данная цифра выглядит явно заниженной, поскольку только ВВС ЧФ потеряли за этот период над Перекопом 32 боевых самолета. Из-за отсутствия части необходимых документов точную цифру назвать затруднительно, но она составила никак не меньше 50 машин. К числу недостатков генерал причислил низкую напряженность действий ВВС — в среднем по 5 вылетов на самолет за 10 дней — и малый калибр применяемых авиабомб — в подавляющем большинстве применя-

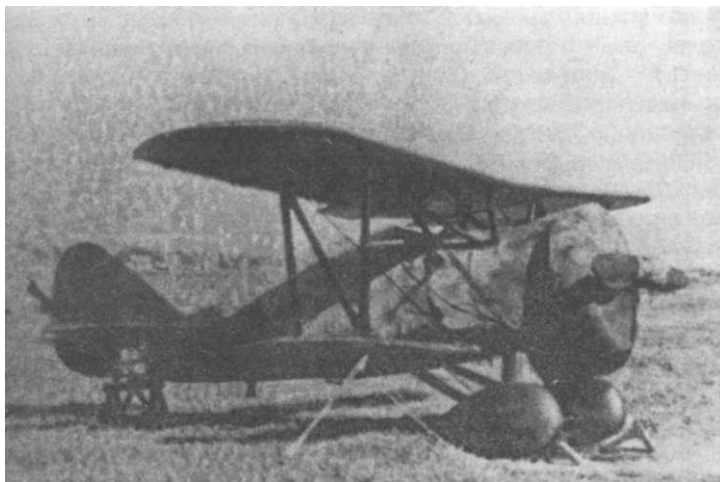
лись бомбы калибром 25 и 50 кг. Большая часть более крупных авиабомб весом 100 и 250 кг применялась с самолетов МБР-2 и ДБ-3 ночью, в результате чего получалось, что не менее 60% боевой нагрузки сбрасывалось в темное время суток, то есть с гораздо меньшим эффектом.

По люфтваффе точной статистики, характеризующей ход операции, нет. Известно, что пилоты JG 77 добились за этот период о 119 воздушных победах, зависив свои результаты почти в три раза. Потери составили 16 «мессершмиттов» (ни один не признавался потерянным в результате бомбежек аэродромов), 7 пилотов считались убитыми или пропавшими без вести, 4 ранеными. Сюда вошли четыре аса: пропали без вести обер-фельдфебель Eugen Wintergerst (20 воздушных побед) и лейтенант Hedwig Zuzic (13 побед), получили ранения обер-лейтенанты Ernst Baer (14 побед) и Erich Friedrich (13 побед). Стоит заметить, что на тот момент в ВВС ЧФ и 51-й армии все еще имели лишь одного аса — командира 247-го иап Федосеева. Самый результативный летчик ВВС ЧФ лейтенант Мустафа Аллахвердов имел три индивидуальные и одну групповую победу, Михаил Авдеев — две индивидуальные и две групповые.



Командир 247-го иап ВВС 51-й армии капитан М. Федосеев - единственный советский ас, принимавший участие в боях над Перекопом.

Но как бы немцы ни преувеличивали свои воздушные победы, главное заключалось в том, что люфтваффе сыграло весьма важную, если не решающую роль в прорыве перекопских позиций. Еще в ночь на 26-е командующий 51-й армией Кузнецов докладывал в Генеральный штаб РККА: *«...Бомбардировочная авиация противника нами не подавлена ввиду слабости нашей истребительной авиации. Всего 28 самолетов (Ф.И. Кузнецов «скромно» умолчал о приданной в его подчинение Фрайдорфской авиагруппе. — М.М.) Это явилось основной причиной того, что передний край 156-й сд, достаточно прочно*



Истребители И-15бис в ходе боев на Перекопе применялись почти исключительно как штурмовики.

укрепленный, в течение двух суток был прорван». Своей же авиации, несмотря на все ее старания, сухопутные генералы ставили неудовлетворительную оценку. В своих мемуарах Г.Ш. Батов приводит текст послевоенной беседы с генералом Полуэктовым, который в 41-м занимал должность начальника артиллерии 156-й дивизии: «Как помните, ужасно нас донимала немецкая авиация, и мы раздражались, почему же нет наших истребителей. Я и сейчас не скажу почему — самолеты у нас в Крыму были. Скорее всего Владимир Александрович Судеев со своими летчиками выдохся — весьма активно бомбил район Берислав — Каховка при подходе и форсировании немцами Днепра, а к 24 сентября выдохся». — После этой фразы Полуэктова Батов заключает: — Да, ни авиация Черноморского флота, ни воздушные силы самой 51-й армии не прикрывали с воздуха воюющие на Перекопе войска и в течение сентябрьских и октябрьских боев не оказали существенного воздействия на наступающего противника».

При сопоставлении с фактами видно, что генералы правы лишь отчасти — авиация их прикрывала, но не смогла прикрыть. Главные причины поражения в воздушном сражении видятся две: во-первых, отказ адмирала Октябрьского от ис-

пользования главных сил своей авиации, особенно истребителей новых типов, в боях на Перекопе. В самом деле, из таблицы № 2 видно, что в состав Фрайдорфской авиагруппы было выделено всего 8 Як-1, в то время как в ПВО Севастополя оставалось 35 новых истребителей. В течение сентября ВВС ЧФ получили 13 Як-1, 29 МиГ-3 и 8 ЛаГГ-3, из которых лишь несколько попали на фронт в составе 62-го смап. Адмирал все еще верил, что флоту не придется вести серьезных боевых действий на суше, и ко всем отвлечениям от морского направления относился как к временному явлению. Именно этим и объясняется, что для действий на севере Крыма было выделено не полнокровное соединение, а сводная группа, которая даже не имела нормального штаба и средств связи.

Во-вторых, исход многих боев определялся ошибочной тактикой. Нет, многие из советских пилотов неплохо владели техникой воздушного боя и на своих устаревших «ишачках» и «чайках» умудрялись сбивать куда более совершенные «мессершмитты». Речь о другом — о неумении управлять действиями истребителей над полем боя. Как это делалось у немцев: воздушный патруль в два яруса, управление с земли и связь между собой. Если советские самолеты появлялись где-либо над полем боя, наводчик сразу же отправлял дежурящие группы на перехват. Если советская группа оказывалась очень большой, он успевал вызвать подкрепление из Чаплинки, которая находилась всего в 25 км за линией фронта. Точно так же он мог организовывать штурмовые действия против советских контратак. Советская же сторона по части тактики ушла не дальше времен Первой мировой войны — воздушное патрулирование над ближним тылом своих войск. Если самолеты видели противника, они вступали в бой, если не видели, то не происходило ничего, даже если на соседнем участке десятки бомбардировщиков перемешивали советские войска с землей. Рассчитывать приходилось только на себя — связи не было не только с наземными частями, но даже со своим аэродромом. В этих условиях противник теоретически каждый раз мог сосредотачивать против воздушного патруля превосходящие силы и наносить ему тяжелые удары. К счастью, на самом деле так происходило далеко не всегда — у немцев просто не хватало истребителей для выполнения всех задач и организации охоты на каждый русский самолет.

Не имели особого успеха и советские удары по наземным войскам. Почему? В основном по той же самой причине — отсутствие связи со своими сухопутными войсками. Точнее, она

была, но работала крайне неоперативно. Допустим, в течение дня оборону советских войск на каком-то участке обстреливала вражеская батарея. Командование дивизии обращалось в штаб армии с просьбой подавить батарею ударом с воздуха. Вечером эту заявку включали в план действий ВВС на следующий день и, поскольку в ВВС 51-й армии долгое время не было собственных штурмовиков (появившийся с 24 сентября 103-й шап немцы быстро сократили до шести машин), ночью передавали в штаб Фрайдорфской группы. К утру штаб группы разрабатывал план удара — определял, сколько от какой эскадрильи выделяется самолетов, во сколько взлет, где место встречи. Проходили сутки, и только тогда авиация выполняла заявку. Если батарея за это время успевала сменить дислокацию, то удар мог прийтись и по пустому месту, а в лучшем случае — по запасной цели. Именно по причине такой организации советские ВВС в 1941 г. практически никогда не действовали по целям на поле боя, предпочитая бомбить цели в ближнем тылу — батареи, аэродромы, обозы, подходящие резервы. Как бы ни было это важно, но главная цель — атакующие войска противника оказывались вне их сферы деятельности. Именно поэтому активные действия ВВС 51-й армии и Фрайдорфской группы даже не были замечены генералами Батовым и Полуэктовым. В противоположность этому бомбардировщики люфтваффе практически бесменно висели над полем боя, нанося удары то по укреплениям, то по артиллерийским позициям, то по контратакующим танкам. При этом следует учитывать, что по весу боевой нагрузки один Ju-87 соответствовал четырем И-15бис, а один Ju-88 или He-111 — двум СБ или Пе-2. Так, немецкие двухмоторные бомбардировщики брали по четыре 250-кг бомбы или по шестнадцать 50-кг бомб в дополнение к одной тяжелой бомбе калибром до 1000 кг. Пе-2 брали по четыре ФАБ-100, а СБ — по шесть. Если помножить это на то обстоятельство, что «юнкерсы» сбрасывали бомбы с пологого пикирования с высоты до 800 м, а советские бомбардировщики с горизонтального полета с высоты 1800 — 2000 м, то получится, что люфтваффе в ходе боев на Перекопе наносило удары в десятки и даже сотни раз более эффективные, чем противостоящая сторона. Единственное, чего не удалось немцам, так это уничтожить советскую авиацию и полностью устранить ее влияние на ход боевых действий. В будущем это принесло немцам немало проблем.

Глава 4

ЗАТИШЬЕ ПЕРЕД БУРЕЙ

Обстановка на Перекопе в начале октября продолжала оставаться сложной. Обе стороны боролись за улучшение позиций перед будущими боями. Активность люфтваффе в воздухе снизилась, в то время как активность советской авиации продолжала оставаться на уровне 200 — 250 самолето-вылетов в сутки с учетом того, что от 40 до 80 из них ежедневно приходились на ночное время. Постепенно в воздухе германская сторона перешла от наступления к обороне, что, впрочем, не мешало ей периодически наносить серьезные потери своему противнику.

1 октября при прикрытии своих наземных войск и сопровождении Пе-2 советская сторона зафиксировала четыре воздушных боя, в которых посчитала сбитыми три Vf-109 и один PZL-24 (самолеты этого типа действительно состояли на вооружении румынских ВВС, но в то время над Перекопом не действовали). Немцы не подтверждают этих потерь (в этот день они потеряли два истребителя в воздушных боях с самолетами ВВС 9-й армии), зато сами сбили три советских истребителя. Четвертый пропал без вести, очевидно, подбитый огнем зенитной артиллерии, а старший сержант Топонкин из 253-го иап при приземлении на аэродроме Сарабуз врезался в Пе-2, в результате чего оба самолета сгорели. Итог следующего дня сложился, наоборот, в пользу советской стороны — единственной жертвой воздушных поединков оказался фенрих Kurt Ameln из эскадрильи 5/JG 77. После этого случая воздушных боев не было до 8 октября, поскольку обе группы немецкой истребительной эскадры перебазировались на аэродромы Донбасса, где тем временем стремительно разворачивалось наступление немецкой 1-й танковой группы.

Еще 29 сентября танки генерала Клейста начали наступление во фланг 9-й советской армии из района Запорожья и 7



**И-16 32-го иап ВВС ЧФ летчика В. Филимонова
(фото из архива Г.Ф. Петрова).**

октября смогли окружить шесть советских дивизий севернее Мариуполя. Люфтваффе, как обычно, активно обеспечивало наступление своих войск, но для этого IV авиакорпусу временно пришлось оставить без поддержки армию Манштейна. Советский фронт в Донбассе оказался прорван, 14 октября пал Таганрог, и начались бои на дальних подступах к Ростову. Из-за ухудшения обстановки на южном крыле фронта Ставка Советского Верховного главнокомандования еще 30 сентября приняла решение об эвакуации войск Приморской армии из Одессы, которая к тому времени успешно отразила несколько штурмов румынских войск. В скором времени одесский гарнизон должен был прибыть в Крым и существенно усилить оборону на Ишуньских позициях.

Главное же внимание обеих сторон тем временем было приковано к событиям на московском направлении. Там в начале октября под Вязьмой попали в окружение четыре советские армии Западного и Резервного фронтов. После этой, одной из крупнейших в истории Второй мировой войны военной катастрофы (погибло, пропало без вести и попало в плен около миллиона солдат Красной Армии) дорога на Москву оказалась открытой. Многим и в Германии, и в России в этот момент казалось, что дни советской столицы сочтены. Не было исключением и штаб люфтваффе, который предусмотрел перебро-

ску части сил 2-го воздушного флота, действовавшего на московском направлении, в состав IV авиакорпуса, тем более что армия Манштейна спешно готовилась к новому наступлению.

Подготовка к нему весьма осложнялась как началом сезона дождей, размочившим грунтовые степные дороги, так и советской авиацией. Масштабы ее действий постепенно увеличивались. В качестве примера рассмотрим то же 2 октября. До рассвета немецкие позиции и тылы бомбили 86 МБР-2 из состава 119-го мрап и отдельных морских эскадрилий. Днем их дело продолжили пять групп бомбардировщиков, куда в общей сложности входили 24 Пе-2 и 5 СБ. Фрайдорфская авиагруппа совершила 85 самолето-вылетов на штурмовку немецких позиций. По докладам были уничтожены 13 автомашин, около роты пехоты и 8 самолетов на аэродроме Чаплинка. Еще 35 вылетов совершили самолеты ВВС 51-й армии, в большинстве 1-го иап, который, как и морские летчики, в ос-



Командный состав 4-го воздушного флота. В центре слева направо: начальник штаба 4-го ВФл генерал-майор Г. Кортен (высокого роста в белом кителе), командир V авиакорпуса генерал авиации Р. фон Грайм (в очках), командующий 4-м ВФл генерал-полковник А. Лёр (низкого роста в белом кителе), командир IV авиакорпуса генерал авиации К. Фльюгбайль (высокого роста), лето 1941 г.

новном специализировался на штурмовке немецких позиций. Единственной потерей стал сбитый зенитной артиллерией И-16 ст. лейтенанта Гордиенко — слишком слабое утешение для немецких наземных частей, которые давно уже отвыкли от господства вражеской авиации в воздухе. Для советских авиаторов внезапное исчезновение из воздушного пространства самолетов с желтыми носами и свастиками показалось непонятным и таинственным. 3 и 4 октября была проведена усиленная воздушная разведка аэродромов Чаплинка, Аскания-Нова и Доренбург, которая показала почти полное отсутствие на них авиации противника. В штабе ВВС успокоились только тогда, когда стало ясно, что крупная группировка люфтваффе появилась перед Южным фронтом. Этот факт, несмотря на сложность обстановки на других участках советско-германского фронта, вселял оптимизм и веру в то, что Крым удастся отстоять. Увы, этим надеждам не суждено было сбыться. Пока же удары по немецким наземным войскам продолжали усиливаться. Снова, как и две недели назад, в штаб 11-й германской армии от подчиненных частей начали поступать тревожные доклады о том, что русские самолеты не дают перемещаться войскам в светлое время и отдыхать в темное.

Отдельно хотелось бы рассказать об организации ночных налетов, которые к этому времени составляли до 40% вылетов советской авиации на перекопском направлении. Район между днепровскими переправами и Перекопом контролировал 119-й мрп. Его МБР-2 совершали в течение темного времени по 2 — 3 вылета на экипаж, а полк в сумме за ночь от 80 до 140 вылетов (часть из них совершалось в район Одессы, Николаева и Херсона). Каждая летающая лодка несла по четыре бомбы ФАБ-100. Целями для бомбометания служили мосты и населенные пункты вдоль дорог, в которых на ночлег могли останавливаться германские солдаты. Ближнюю зону в пределах самого Перекопского перешейка контролировали самолеты Фрайдорфской группы. В ее составе для ночных действий имелась 95-я ночная баз (самолеты У-26), а с 1 октября — 11-й штурмовой авиаполк на самолетах И-5. На У-2 монтировалась пара пулеметов ШКАС и брались специальные бидоны для малокалиберных осколочных авиабомб, на И-5 имелось четыре пулемета ПВ-1 и два или четыре бомбодержателя для бомб калибром до 25 кг. Эти самолеты летали на малой высоте, практически не встречая никакого противодействия со стороны немцев. Очень скоро выяснилось, что благодаря этому обстоятельству можно перейти от ночных бомбардировок к ночным штурмовым ударам по конкретным целям,



**Самолеты У-2 95-й ночной бомбардировочной эскадрильи
на аэродроме Куликово поле.**

засеченным еще в дневное время. Организовывалось все так: с наступлением темноты (примерно с 21.00) самолеты начинали взлетать парами с интервалом 40 — 50 минут с расчетом, чтобы над вражескими позициями постоянно «жужжала» как минимум одна пара. Местные ориентиры (как правило, береговая линия или озера) помогали отыскивать место нахождения цели. Иногда это делали сами немцы, открывая огонь или зажигая прожектора. Пары последовательно бомбили и штурмовали позиции, а перед рассветом совершался массированный штурмовой удар силами всего 11-го шап. Всего в течение октября для ночных штурмовых действий было совершено 85 вылетов У-26 и 434 И-5. Потери составили по девять У-26 и И-5, причем в большинстве они происходили не по боевым причинам, а из-за вынужденных посадок на своей территории, в связи с потерей ориентировки. До конца крымской кампании немцы так и не придумали средств борьбы с ночными непрошеными гостями. Единственное, что они попытались производить, — это удары тройками бомбардировщиков по освещенному ночному старту. После этого рядом с основным аэродромом построили ложный ночной старт, а настоящий

стали включать только непосредственно перед посадкой или взлетом самолетов. Потерь на земле ночники не имели.

Период с 3 по 8 октября являлся для советской авиации в Крыму, по сути, затишьем перед бурей. Потери составили всего семь самолетов — в основном от зенитного огня или из-за вынужденных посадок при потере ориентировки. В остальном это были спокойные вылеты на бомбометание, почти как на учениях. Именно в таком настроении вылетел на выполнение очередного задания 9 октября известный впоследствии ас ВВС Черноморского флота Михаил Авдеев: *«Шестой день в воздухе над Сивашами полностью господствовала черноморская авиация. Изредка попадались небольшие группы истребителей противника, прикрывавшие свои войска от советских бомбардировщиков. В тех случаях, когда немецкие летчики не имели количественного преимущества, в воздушный бой не вступали. «Юнкерсы» и «хейнкели» появлялись над передним краем обороны лишь в отсутствие прикрытия наших войск с воздуха. Немецкие аэродромы у Чаплинки и Аскании-Новы блокировались советскими истребителями, ежедневно сбрасывали на них бомбы «петляковы», штурмовали «илы».*

Утро 9 октября выдалось холодным и росным, а день — ясным, теплым. Любимов дважды водил эскадрилью на задание. .. Прикрытие стало несколько формальным — вот уже дней десять, как над нашим хозяйством не появлялся в воздухе ни один немецкий самолет. И на задания мы летали в полной безопасности... Позвонил генерал Ермаченков и попросил, не приказал, а именно попросил поддерживать прикрытие «петляковых» армейской группы нашими «яками».

— Так у меня ж все на задании, товарищ генерал. Я только-только из штаба полка, да вот еще Авдеев дежурит... — ответил комэск. — Нам парой?.. Есть, товарищ генерал.

Спросил Любимов, во сколько и где встреча, положил в ящик трубку полевого телефона, висевшего на суку возле стоянки его самолета, условились с ним о действиях в воздухе, и в кабины...

Над девятой «петляковых» висела четверка сухопутной авиации «яков». Мы с Любимовым помахали крыльями, заняли место непосредственного прикрытия. За Турецким валом на высоте наших бомбардировщиков проходила стороной четверка «мессершмиттов». Группа прикрытия навязала ей бой и отстала. Любимов подал мне сигнал: идем с ударной группой до цели. А цель — аэродром Аскания-Нова. Отбомбились «петляковы», хорошо отбомбились — никто не мешал.

Легли на обратный курс. Солнце лениво садилось за синюю даль на отдых. В небе ни облачка, ни самолета вокруг. Только девять армейских Пе-2 и пара наших Як-1. На душе покойно, будто с полигона возвращались. Недалеко от перекопского берега пересекли Карканистский залив, проводили «пешек» еще чуть над крымской степью, пора и вправо отваливать, на Тагайлы.

Любимов подошел ближе к «петляковым», выровнял высоту, поднял над головой руки в пожатии. И я помахал крыльями на прощанье бомбардировщикам. Те тоже на радостях, что удачно бомбили, — кивали головами, руками махали в ответ, крыльями. В этот миг Любимов услышал сухой треск у правого борта кабины, второй с короткой вспышкой — за приборной доской, у мотора. Обожгло ногу, ударило мелкими осколками стекла в лицо.

Мотор тянул, управление слушалось, глаза видели — их спасли большие летные очки. А видели они на фоне вечернего неба выходящих из атаки «мессершмиттов». В их направлении я уже набирал высоту. И Любимов прибавил газу, задрал нос машины. От перегрузки закружилась голова — раньше такого не случалось. Выровнял самолет. В правой бурке хлопало, и он понял — кровь. Нога немела. Саднило лицо. Он снял перчатку, провел по лицу ладонью, и на ладони — кровь. Надо было немедленно перевязать ногу, остановить кровь, но в воздухе это невозможно. До дому не дотянуть. И он пошел на снижение. Две вспышки, два попадания в самолет командира заметил и я. «Запятые» — дымовые штрихи трассы — подбирались к моей машине. Я дыскачил из-под атаки вправо и круто полез вверх перехватить противника на выходе из пикирования, но не успел. «Мессершмитты» вышли из атаки раньше, чем удалось развернуться в их сторону, и ушли с принижением на север.

Они появились снова, когда я кружился над идущим на посадку Любимовым. Попытались было атаковать его, но я повернул им навстречу, в лобовую, и атаку сорвал. Немцы еще покружились немного, а когда Любимов приземлился в степи между копенками, улетели. Я видел, как комэск выбрался из кабины, отстегнул парашют и направился, прихрамывая, к рядом стоявшей копне. Бензин в моих баках был на пределе, и надо было спешить домой, чтобы быстрее выслать машину за командиром.

В небе было еще светло, а на земле быстро темнело. Потрясенный случившимся, я не сразу обратил внимание на несколько то тут, то там догоравших в степи костров. Лишь километрах

в десяти от аэродрома отчетливо увидел вдруг, что издали мигавший костер — не что иное, как разбитый, обгоревший самолет. И тогда понял, что те, разбросанные по степи, тоже не просто костры, а сбитые самолеты. Не «петляковы» ли? Но «петляковы» ушли левой. От страшной догадки — не свои ли стало в кабине жарко. Я спешил домой на максимальной скорости, а казалось, что мотор еле тянет. На приборы не смотрел, привык чувствовать машину всем телом».

Тревога Авдеева оказалась не напрасной — в тот день ВВС ЧФ и 51-й армии действительно понесли чувствительные потери. Сгорел в своем «яке» лейтенант Аллахвердов — лучший на тот момент ас ВВС ЧФ, имевший на своем счету шесть индивидуальных и групповых побед. Пропал без вести лейтенант Щеглов из эскадрильи Любимова. 51-я армия потеряла по одному «яку», «мигу» и «лагу», причем два пилота оказались серьезно ранены. Что же касается командира 5-й эскадрильи 32-го иап ВВС ЧФ Ивана Любимова (пять воздушных побед), то его история на процитированном отрывке не закончилась. После вынужденной посадки он, тяжело раненный, лежал под истребителем, ждал помощи, когда его проштурмовала другая пара «мессершмиттов». Летчик получил новые ранения. Его обнаружили только ночью и немедленно доставили в госпиталь. Первое заключение врачей говорило о том, что с авиацией Любимову придется расстаться навсегда. Ступню левой ноги Ивану ампутировали, правую удалось спасти с большим трудом. Место ступни занял протез, который летчик упорно осваивал, решив во что бы то ни стало вернуться в авиацию. Прошел год, прежде чем Любимов вернулся в свою часть, встав вскоре командиром своего родного полка. Весной 43-го за боевые заслуги полк стал 11-м гвардейским, а Любимова в октябре назначили командиром 4-й истребительной авиаци-



**Командир 5-й эскадрильи
32-го иап ВВС ЧФ И. Любимов.
Удостоен звания Герой Советского Союза.**

визии. К тому времени он имел на своем счету уже 9 воздушных побед. 22 января 1944 г. И.С. Любимову присвоили звание Героя Советского Союза. Он продолжал службу в морской авиации до 1973 г. и дослужился до звания генерал-майора.

Все это произошло много позже, а тогда, в конце первой декады октября, внезапные потери советской авиации нанесла внезапно вернувшаяся в Чаплинку из Донбасса группа III/JG 77. В этот день ее «мессершмитты» вели свободную охоту за линией фронта, причем, по-видимому, исключительно силами наиболее опытных летчиков — среди семи пилотов, доложивших о победах, лишь один не входил в категорию асов. Командир группы обер-лейтенант Kurt Ubben увеличил свой боевой счет с 42 до 45 побед, лейтенант Omert — с 24 до 26, фельдфебели Seckel и Baumgartener сбили по два самолета. Очевидно, таким образом немцы мстили за смерть погибшего 8 октября над Армянском обер-лейтенанта Kurt Lasse (41 воздушная победа), который, по немецким данным, погиб в результате столкновения с советским самолетом (в советских документах подтверждения этому заявлению обнаружить не удалось). Так же в пользу немцев завершились и другие бои, имевшие место 10, 11 и 12 октября. В них советская сторона потеряла в сумме три Пе-2, по одному Ил-2, МиГ-3 и И-15бис. Немецкие зенитчики добавили к этому еще по одному

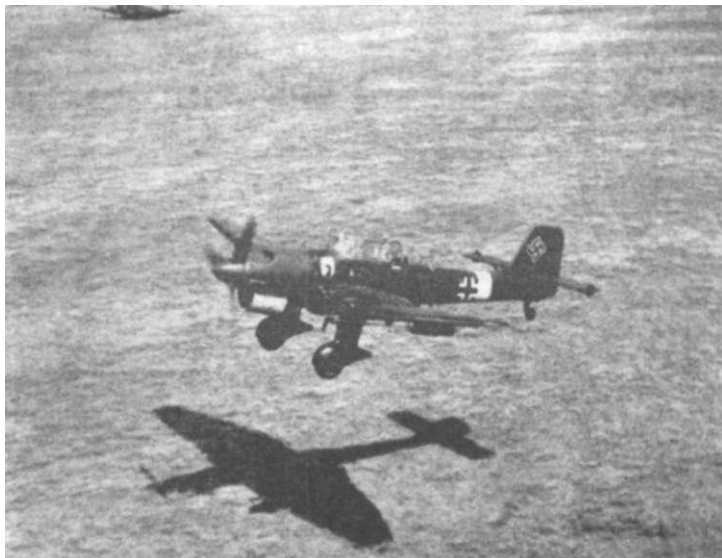


Командир группы III/JG 77 обер-лейтенант К. Уббен.

Ил-2, И-16 и И-15бис. Для немцев единственной потерей стал лейтенант Hans Schmeidler из 9/JG 77, погибший в воздушном бою 11 октября. Он сбил бомбардировщик «петляков», одержав свою седьмую победу, но и сам был подбит меткой очередью воздушного стрелка, после чего врезался в землю.

Имелись и другие признаки усиления активности люфтваффе. 9 октября немецкие бомбардировщики, маскируясь облаками, бомбили Симферополь, а на следующий день — впервые аэродром Фрайдорф, на котором в тот момент базировался 11-й шап ВВС ЧФ. Забегая вперед, отметим, что всего немцы до конца октября бомбили этот аэродром четыре раза, не добившись при этом никаких успехов. Остальные аэродромы Фрайдорфской группы вообще не подвергались никакому воздействию, поскольку, очевидно, так и не были обнаружены вражеской воздушной разведкой. В тех случаях, когда возникло подозрение, что аэродром обнаружен, советское командование просто передислоцировало базировавшуюся на нем часть на другую степную взлетную площадку, благо их было великое множество. Более ожесточенный характер имели бомбардировки переднего края советской обороны. *«Бомбили нас на Ишуньских позициях основательно, — вспоминал П.И. Батов. — По возраставшей интенсивности авиационных налетов можно было судить, что дни испытания приближаются. Начиная с 12 октября ежедневно на Ишунь было по восемь — десять налетов. Несколько раз под удар попадал командный пункт 156-й дивизии, к счастью, обошлось без жертв. Чуть было не лишились Г. В. Полуэктова, он возвращался на своем «пикапе» и был уже близко от КП, когда 30 — 40 самолетов начали бомбежку. Отвернул в сторону метров на двести и переждал в воронке. В МТС стояло много заброшенных комбайнов. Очевидно, немцы их приняли за танки и страшно бомбили, к удовольствию наших бойцов, наблюдавших, как противник попусту старается».*

13 и 14 октября активность авиации противоборствующих сторон была незначительной из-за сильного тумана. 15-го числа морская авиация временно изменила свою дислокацию в связи с необходимостью прикрыть эвакуацию войск Одесского оборонительного района. Тем не менее в этот день произошло несколько воздушных боев, весьма неприятных для советской стороны. Два Пе-2 были сбиты «мессершмиттами» при попытке провести разведку переднего края немецких позиций. Все члены их экипажей спаслись, но получили ранения. При вылете на бомбежку аэродрома пропал без вести МиГ-3 62-го смп. Но наиболее чувствительную утрату понес-



JU-87B группы HI/StG 77, 1941 г.

ла 5-я эскадрилья 32-го иап — главная сила Фрайдорфской группы по борьбе с авиацией противника в воздухе. Утром над ее аэродромом Тагайлы показалась эскадрилья «юнкерсов». Негиантно, собирались ли они бомбить аэродром или шли на Симферополь, однако дежурный по базе поднял дежурную пару в воздух. В ее состав входил лейтенант Григорий Филатов, имевший на своем счету три воздушные победы. Стать асом молодой летчик не успел. Он уже прочно «сидел на хвосте» бомбардировщика, как невесть откуда взявшаяся пара «мессершмиттов» атаковала его самого. Первой же очередью Филатов был убит, и его машина рухнула на краю аэродрома. Пилоты JG 77 доложили в этот день о шести воздушных победах, но сами потеряли аса фельдфебеля Wilhelm Baumgartner (17 воздушных побед), совершившего вынужденную посадку на советской территории и попавшего в плен. К счастью для немецкого летчика, в конце октября, в период отступления советских войск, ему удалось бежать из плена и вернуться в свою часть.

16 октября центр тяжести воздушных боев переместился в морскую акваторию западнее Крыма, где в море находилось

большое количество судов, вывозивших гарнизон Одессы. Для прикрытия караванов 56 советских истребителей совершили 109 самолето-вылетов, в ходе которых провели 18 воздушных боев. Обе стороны донесли о достижении крупных успехов, и обе согрешили против истины. Пилоты люфтваффе доложили о потоплении нескольких пароходов общим тоннажем в 32 000 брт, в то время как их единственным успехом стало уничтожение транспорта «Большевик» (1412 брт), шедшего в балласте. Советская сторона донесла об уничтожении трех Ju-88, одного Do-215, одного Ju-87 и пяти Vf-109. Ни одного из перечисленных самолетов немцы не потеряли, а их единственной утратой стал «мессершмитт», уничтоженный при налете на Чаплинку. Собственные потери ВВС ЧФ составили два И-153, сбитых в воздушных боях, причем их пилоты — лейтенанты Метелин и Мальцев — погибли. Кроме того, в эти сутки при посадке был потерян один И-5, а один МБР-2 не вернулся из ночного вылета по неизвестной причине.

17 октября противоборство в воздухе у западных берегов Крыма продолжилось. Советские летчики донесли о семи воздушных победах, причем все они пришлись на счет 2-й эскадрильи 9-го иап капитана Аксенова, недавно перелетевшей в Крым из Ейска, где она перевооружилась на новенькие Як-1. Остальные эскадрильи действовали далеко не так удачно. 101-я потеряла в боях два И-16, 3-я 32-го иап — один ЛаГГ-3, кроме того, еще один «лагг» разбился при приземлении. За исключением его пилота младшего лейтенанта Миронова, все остальные авиаторы погибли. Потери советским истребителям нанесли пилоты группы II/JG 3, для которых 17-е стало первым днем летной работы на крымском направлении. В этот день они донесли об 11 воздушных победах, причем 3 из них записал на свой счет командир группы капитан Gordon Gollob, увеличивший свой персональный счет до 61 победы. Сама II/JG 3 не понесла потерь, как не понесла их и KG 51, к которой только и могли относиться Ju-88, на сбитие которых претендовали летчики эскадрильи Аксенова. Немцам же удалось тяжело повредить пароход «Ленинград» (1783 брт), который выбросился на берег. Впрочем, если бы бомбардировщикам люфтваффе не мешали, не приходится сомневаться, что потери советской стороны на море были бы куда более тяжелыми.

Причиной от $\frac{2}{3}$ до $\frac{3}{4}$ всех потерь советской стороны в самолетах продолжали оставаться воздушные бои. Одной из важнейших причин поражений по-прежнему являлись неопытность и необученность пилотов авиаполков, которые по-



Командир группы II/JG3 капитан Г. Голлоб стал одним из наиболее известных немецких асов кампании 1941 г. в России.

лучили новую авиатехнику непосредственно перед отправкой на фронт. Это касалось не только летчиков ВВС ЧФ, но и их коллег из 51-й армии. С 6 октября в состав ВВС 51-й армии вошел свежесформированный 435-й иап на истребителях МиГ-3, с 9 октября — 13-й иап на Як-1. Кроме того, с 5 октября боевые вылеты начал 2-й шап, укомплектованный устаревшими истребителями И-5. В отличие от 11-го шап морской авиации этот полк привлекался не к ночным, а к дневным штурмовым действиям. После этих пополнений среднесуточное количество вылетов сухопутных летчиков увеличилось с 30 — 40 до

110 — 125 в сутки. Задачи распределялись следующим образом: 1-й, 247-й иап, 2-й и 103-й шап в основном осуществляли удары по немецким позициям, 13 и 435-й иап — прикрывали свои наземные войска либо сопровождали бомбардировщики ВВС ЧФ. 182-й иап перелетел на аэродром под Симферополем, откуда осуществлял ПВО города, где размещался штаб 51-й армии. Прикрытие осуществлялось методом дежурства на аэродроме, в результате чего перехватить внезапно появляющиеся немецкие бомбардировщики не удавалось ни разу. Кстати, сменился и командующий ВВС 51-й армии. С начала октября вместо полковника В.А. Судеец им стал генерал-майор авиации Е.М. Белецкий. Состав Фрайдорфской группы в начале октября претерпел лишь незначительные изменения. 3 октября в ее состав ввели 2-ю эскадрилью 32-го иап, куда входили звенья СПБ, а также оперативно подчинили 40-й бап. Одновременно 70-я и 96-я эскадрильи, 4-я эскадрилья 8-го иап, понесшие значительные потери, были исключены из состава группы. Общая же численность советских ВВС в Крыму к 20 октября по сравнению с 20 сентября даже чуть увеличилась — с 399 до 412 боевых самолетов.

Таблица 1.3

**ЧАСТИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ СОВЕТСКИХ ВВС,
БАЗИРОВАВШИЕСЯ В КРЫМУ НА 18.10.1941**

Соединение	Часть (под-разделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
ВВС 51 -й отдельной армии				
	1-й иап	Сая	И-15бис	2/2
		Сая.	И-16	8/7
	2-йшап	Симферополь	И-5	16/12
	13-й иап	Ротендорф	Як-1	13/10
	21-й дбап	Саки	ДБ-Зф	9/6
	103-й шап	Н. Царицыно	Ил-2	6/2
	182-й иап	Симферополь	МиГ-3	13/8
	247-й иап	Юдендорф	ЛаГГ-3	15/7
	435-й иап	Симферополь	МиГ-3	10/6
	507-й бап	Н.Царицыно	Пе-2	6/5
Фрайдорфская авиагруппа ВВС ЧФ				
	3-яэз/8-й иап	Смидовичи	И-16	8/3
			И-15бис	3/3
			Як-1	2/2
	2-я аз/32-й иап	Тагайлы	И-16	12/9
	3-я аз/32-й иап	Кунань	И-153	5/5
	5-я аз/32-й иап	Тагайлы	Як-1	4/3
	11-й шап	Фрайдорф	И-5	18/15
			Р-5	1/1
			КОР-1	2/2
	62-й смап	Соцдорф	Пе-2	6/3
			МиГ-3	8/6
			ЛаГГ-3	6/6
	46-я ошаэ	Атакчи-Бузав	Ил-2	3/3

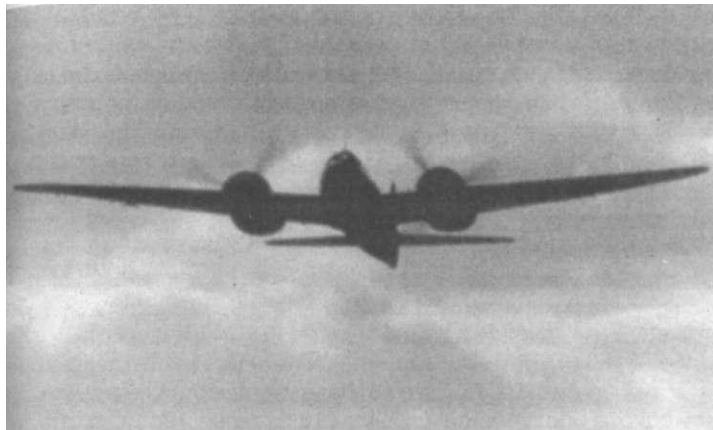
Соединение	Часть (под-разделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
	95-я нбаэ	Салтаба	У-26	11/10
	101-я оиаэ	Атакчи-Бузав	И-16	12/6
ВВСЧФ				
63-я бабр	2-й мтап	Карагоз	ДБ-3, ДБ-3ф	12/7
	40-й бап	Кохтейн	Пе-2	5/2
		Сарабуз	Пе-2	10/8
			СБ	4/2
		Сая	Пе-2	9/9
62-я иабр	8-й иап (без 1,3, 5-й аэ)	Кача, Тендра, Кунань	И-153	12/10
		Сарабуз	ЛаГГ-3	3/3
	9-й иап	Кача	МиГ-3	11/9
		Чоргунь	Як-1	7/4
		Бельбек	Як-1	10/6
	32-й иап (без 2,3, 5-й аэ)	Бельбек	Як-1	4/1
			ЛаГГ-3	1/0
			И-16	7/4
		Кача	МиГ-3	4/3
		Кунань	И-153	3/0
		Херсонесский маяк	И-153	8/8
Отд. части	119-й мрап	озеро Донузлав	МБР-2	16/15
	93-я оиаэ	Керчь	И-16	1/1
			И-15бис	3/3
			И-5	2/2
	16-я мраэ	Тобечикское оз.	МБР-2	4/4
		озеро Донузлав	МБР-2	3/2
	18-я мраэ	озеро Донузлав	МБР-2	10/7
	45-я мраэ	Керчь	МБР-2	6/4
			Че-2	1/1

Соединение	Часть (под-разделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
		Тобечикское 03.	МБР-2	4/4
	60-я мраз	Севастополь	МБР-2	15/14
	64-я мраз	Тобечикское 03.	МБР-2	18/12
	80-я мраз	Севастополь	гст	9/6
			МТБ-2	1/1
	82-я мраз	Севастополь	МБР-2	10/8
	ОКА	Севастополь	МБР-2	8/5
	98-й ОАО	Севастополь	МБР-2	3/3
Итого				
Бомбардировщиков				61
ночн. бомбардировщиков				14
Штурмовиков				9
Истребителей				231
морских разведчиков				104
Всего				412

Германское командование учло опыт сентябрьских боев и постаралось сосредоточить для нового наступления в Крыму мощную авиационную группировку, но ее возможности были довольно ограничены. Если в период предыдущего наступления IV авиакорпусу приходилось делить свое внимание между Перекопом и Одессой, где основную роль играла все-таки румынская авиация, то теперь силы приходилось делить между Ишунью и Донбассом, где немцам противостояли ослабленные, но неуничтоженные ВВС Южного фронта. Именно это обстоятельство помешало вернуть в Чаплинку истребительные группы II/JG 77 и I(J)/LG 2. Как другой недостаток отмечалось малое количество исправных бомбардировщиков. Так, германский историк В. Дирих (W. Dierich) отмечает, что к моменту наступления на Перекопе в эскадрильях KG 51 оставалось в среднем по 3 — 4 исправных «юнкерса». Тем не ме-

нее истребительные группы имели численность, близкую к штатной, — в среднем по 30 истребителей. В результате для обеспечения прорыва армии Манштейна оставались: разведэскадрилья 3(F)/121, штаб, группы I и III/KG 51, штаб и группа II/KG 27, группы пикирующих бомбардировщиков I и IM/StG 77, истребительные группы II/JG 3, III/JG 77, а также штаб эскадры JG 77. Таким образом, в распоряжении генерала Флюгбейля имелось 10 разведчиков (без ближнеразведывательных эскадрилий сухопутных войск), 60 — 70 двухмоторных и 60 одномоторных бомбардировщиков, около 70 истребителей, в сумме до 220 — 230 боевых самолетов. По меркам люфтваффе это был весьма солидный кулак, примерно соответствовавший по численности группировке, которая на тот момент сражалась под Ленинградом, или почти половине той, которая обеспечивала наступление на Москву. Важность исхода второго наступления в Крыму для немцев подчеркивал и другой факт — для личного контроля за действиями истребителей и организации более эффективного взаимодействия авиации с сухопутными войсками в Чаплинку прибыл инспектор истребительной авиации полковник Вернер Мельдерс (Werner Molders). Мельдерс на тот момент был в Германии полугендарной личностью — первым летчиком Второй мировой войны, одержавшим 100 воздушных побед и первым награжденным Рыцарским крестом с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами. Мельдерсу, начинавшему воевать еще в Испании, многие приписывают создание тактики пары в истребительной авиации, воздушного командного пункта и ряд других новшеств, изменивших борьбу в воздухе до неузнаваемости. Прибытие столь опытного командира сыграло свою роль не только в военном, но и в моральном плане — даже захваченные в плен немецкие пилоты надменно говорили русским, что их дни в воздухе сочтены, раз за дело взялись такие опытные асы, как Мельдерс, Gollob и командир III/JG 77 Kurt Ubben.

Хотя общая численность советской авиации в Крыму превосходила группировку IV авиакорпуса почти в два раза, при анализе последующего воздушного сражения следует принимать во внимание ряд обстоятельств. О неопытности большинства советских пилотов, устарелости половины матчасти, отсутствии управления по радио у советской стороны мы уже говорили. К этому следует добавить то, что четверть советской авиации в Крыму составляли летающие лодки МБР-2, которые могли использоваться над сушей только в качестве ночных бомбардировщиков. Главным же фактором оставалось то, что в Крыму по-прежнему отсутствовало единое



Ju-88 эскадры KG 51 над Черным морем, 1941 г.

управление всеми силами советских ВВС. Примерно треть от находившихся на полуострове советских истребителей (62-я истребительная авиабригада ВВС ЧФ, кроме эскадрилий, выделенных во Фрайдорфскую группу) находилась в тылу, осуществляя ПВО тыловых объектов. Для действий в качестве фронтовых оставалось 164 истребителя, причем если вычесть из них И-5 и И-15бис, использовавшиеся исключительно в качестве штурмовиков или ночных бомбардировщиков, то получится примерное равенство с люфтваффе, а если учесть еще и качественные параметры — то ощутимое превосходство немецкой стороны. Еще более разительное превосходство имели немцы в дневных бомбардировщиках, которые играли основную роль в поддержке сухопутных войск. Если взять бомбовую нагрузку для He-111, Ju-88, ДБ-3 за 1 тонну бомб, Пе-2 и СБ — за 600 кг, Ju-87 — за 500 кг, Ил-2 — за 400 кг, как оно было в действительности, получится, что бомбовый залп IV авиакорпуса составлял около 90 тонн, советских ВВС — 45 тонн. На самом деле различие было еще большим, так как ДБ-3 применялись советским командованием почти исключительно в ночное время, когда их удары были менее эффективны. Кроме того, немецкие бомбардировщики успевали за день боев сделать 4 — 5 вылетов, тогда как советские — 2 — 3. Так что, как бы ни писал в своих мемуарах Манштейн, реальное господство в воздухе было на стороне немцев, что и явилось одной из причин их успеха.

Глава 5

ПАДЕНИЕ КРЫМА

У тех советских солдат, которые пережили войну, начало немецкого наступления у Ишуни 18 октября 1941 г. сохранилось в памяти, как один из ярчайших эпизодов войны. П.И. Батов находился на передовой и наблюдал все воочию: *«18 октября, 3.00. Авиационный налет на позиции обоих полков 156-й дивизии. Сначала показалось, что день занимается обычно. К таким налетам мы на Ишуни привыкли. Но бомбежка не прекращается. Сила ее возрастает с часу на час. 7.00. Ударил вражеская артиллерия всех систем. С НП видно: горизонт перед фронтом 361-го полка затянут черной пеленой дыма. Сильный ветер гонит дым на нас. Три часа артподготовки. Проводная связь с частями порвана».*

Воспользовавшись мощностью первоначального удара, трем дивизиям 54-го армейского корпуса удалось вклиниться в оборонительные позиции советских войск, но первая из подошедших дивизий Приморской армии — 157-я 19 октября нанесла контрудар, после которого темпы немецкого прорыва существенно замедлились. 20 октября немцы полностью овладели первой линией советской обороны, но уперлись во вторую, проходившую через устье реки Чатырлык, где насмерть стояли 172-я стрелковая дивизия и подошедшая из резерва 42-я кавалерийская. В состав 172-й входил 5-й танковый полк, где все еще оставалось девять Т-34, бороться с которыми немцы в 1941 г. не могли. Бои на берегу реки продолжались до вечера 23 октября. Что же происходило в первые дни наступления в воздухе?

Активность люфтваффе снова выросла до отметки нескольких сотен самолето-вылетов в день. Группы бомбардировщиков последовательно на протяжении всего дня перемещали позиции советских войск с землей. Впрочем, их удары были не такими мощными, как в сентябре. По данным ВВС



«Мессершмитт» Bf-109E группы I/LG 2.

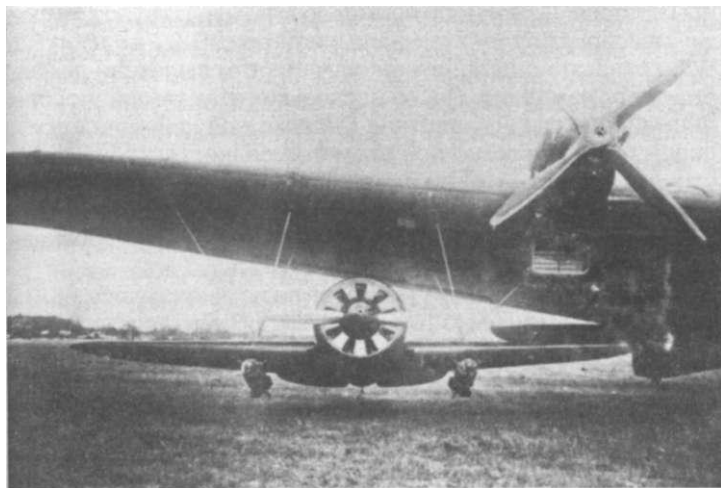
ЧФ, 18 — 19 октября над ишуньскими позициями фиксировалось около 100 самолето-пролетов ударных самолетов люфтваффе, которые действовали группами от 4 до 20 машин. Эти цифры подтверждают германские данные о том, что в некоторых эскадрильях оставалось по четыре исправных самолета, а в наиболее хорошо сохранившихся группах до 20 бомбардировщиков. Несмотря на это, немцы пытались подвергать бомбардировке и тыловые объекты. Так, 18 октября налетам подверглись железнодорожная станция Джанкой и село Джаба. Одновременно велась разведка Севастополя, но это не прошло для немцев безнаказанно. Летчик Савва на МиГ-3 таранным ударом сбил разведчик Do-215. Оба самолета упали в море, но советский пилот смог спастись, прыгнув с парашютом. Это был уже третий воздушный таран над Севастополем (второй 28 сентября совершил старший лейтенант Карасев из 32-го иап, уничтоживший разведчик Ju-88).

Хотя время начало штурма ишуньских позиций оказалось для советской стороны несколько неожиданным, реакция последовала незамедлительно. Уже в 08.17 группа в составе 11 Пе-2 в сопровождении 10 МиГ-3 с высоты в 2500 м бомбила немецкие войска, сбросив на них 68 ФАБ-100. До конца суток в результате девяти бомбардировочных ударов по немцам отбомбились еще 38 Пе-2 и 6 ДБ-3. Последние впервые использовались в дневное время после длительного перерыва, что ясно показывает ту озабоченность, которую проявило командование ВВС ЧФ, положением в районе Ишуни. Кроме обычных бомбардировщиков, один вылет осуществило звено СПБ (два И-16 с 250-кг бомбами) и три штурмовика Фрайдорф-

ской группы. На 13 групповых вылетов советских самолетов состоялось всего два воздушных боя, что ясно показывает, что в эти сутки подчиненные Molders со своими обязанностями по прикрытию своих войск не справились. Кроме того, несколько боев имели истребители Фрайдорфской группы, осуществлявшие барражирование над советскими позициями. По сумме событий советская сторона недосчиталась одного Пе-2, севшего горящим на своей территории, подбитого Ил-2 и трех пропавших без вести ЛаГГ-3 (без потерь сухопутной авиации, которые за этот день неизвестны). Не исключено, что в этот день сухопутные летчики понесли действительно ощутимые потери, поскольку донесения немецких летчиков о воздушных победах сыпались как из рога изобилия. Пилоты III/JG 77 доложили о 6 сбитиях, II/JG 3 — о 16. В последнее число вошло 9 (!!!) воздушных побед, одержанных лично командиром группы Gordon Gollob. Впрочем, очевидно, что, несмотря на одержанные победы, надежно прикрыть свои войска от ударов с воздуха немцам в этот день так и не удалось. По донесению, ВВС ЧФ сбили в этот день шесть самолетов противника, которые реально вылились в два «мессершмитта» группы II/JG 3, пилоты которых не пострадали.

19-го противоборство усилилось. В этот день советское командование произвело 14 групповых ударов (8 бомбардировочных, 3 — звеньями СПБ, 3 штурмовых), при осуществлении которых имело место 6 воздушных боев. Любопытно отметить тот факт, что надежно прикрытые истребителями бомбардировщики и штурмовики часто вообще не подвергались никаким нападениям и спокойно сбрасывали свой груз на головы наступавших немецких войск. Намного активнее атаковали истребители люфтваффе те группы ударных самолетов, которых советскому командованию по каким-то причинам не удавалось обеспечить надежным воздушным эскортом. Такая тактика способствовала быстрому пополнению личных счетов таких пилотов, как Gordon Gollob (60-я победа одержана 17-го, 70-я — 18-го, 80-я — 22 октября), но не спасала немецких солдат от советских авиабомб.

Наиболее трагический для советской стороны случай произошел вскоре после полудня с шестью Пе-2 40-го бап. Эта ударная группа под руководством командира эскадрильи капитана Чеботарева вылетела с одного из аэродромов Южного Крыма в сопровождении шести Як-1 из ВВС 51-й армии. То, что произошло дальше, наблюдал один из офицеров ВВС ЧФ, находившийся в этот момент на переднем крае обороны советских войск. При подходе к линии фронта «яки» отстали и



**«Звено Вахмистрова» на испытаниях — подвеска И-16
с двумя авиабомбами ФАБ-100 под крылом бомбардировщика ТБ-3
(фото из архива ТФ. Петрова).**

построились в круг, словно ожидая, когда бомбардировщики отбомбятся и вернуться на свою территорию. Спустя несколько минут после этого группа из пяти «мессершмиттов» атаковала «пешки». При первой же атаке им удалось сбить Пе-2 лейтенанта Чеснокова, который выпрыгнул с парашютом, в то время как два остальных члена экипажа погибли вместе с бомбардировщиком. Несмотря на нападение, головное звено капитана Чеботарева сбросило бомбы на скопление немецких войск в районе недавно захваченного ими бромзавода, но остаткам второго звена пришлось отбомбиться в Сиваш. После этого строй Пе-2 нарушился, и они поодиночке устремились к спасительным облакам. В этот момент последовала вторая атака. Офицер-наблюдатель видел, как один за другим на землю упали еще три самолета. Что случилось с двумя оставшимися самолетами, никто не знал на протяжении суток, поскольку на аэродром они не вернулись. В конечном итоге выяснилось все: из экипажа лейтенанта Житенькова уцелел только штурман, старшего лейтенанта Аккуратова — только пилот, старшего сержанта Васюка — пилот и стрелок-радист, Чеботарева — пилот и штурман. Все они имели сильные ожоги. Экипаж же лейтенанта Сигачева пропал без вести в пол-

ном составе. С разницей примерно в 10 минут группа из шести «мессершмиттов» атаковала шестерку ДБ-3 2-го мтап ВВQ ЧФ, которые по непонятной случайности вылетели вообще без сопровождения. После нескольких атак тяжело поврежденный «ильюшин» капитана Селявко произвел посадку на своей территории, но при этом был полностью разбит. Оба стрелка-радисты имели ранения, а штурман — ушибы. Немного не дотянул до аэродрома и бомбардировщик лейтенанта Шапкина. Он сел в районе поселка Старый Крым, но в данном случае самолет удалось восстановить.

По-видимому, все эти успехи были на счету группы II/JG 3, заявившей в этот день о 10 воздушных победах. Успехи III/JG 77 оказались скромнее — всего шесть побед над истребителями, одним из которых, по-видимому, стал МиГ-3 62-го снаплетчика Федорова. Тем не менее подчиненным капитана Ubben не удалось сорвать воздушный удар по аэродрому, который серьезно повредил взлетную полосу, несколько самолетов и тяжело ранил нескольких военнослужащих из наземного персонала. Один из Bf-109 III/JG 77 получил повреждения в ходе воздушного боя с советскими истребителями над Чаплинкой, а Bf-109 из II/JG 3 разбился при приземлении. Его пилот обер-фельдфебель Keller получил ранение в воздушном бою над Перекопом и, очевидно, просто не смог правильно посадить самолет. Кроме того, в ходе одного из штурмовых ударов четыре И-16 из 101-й иаэ ВВС ЧФ случайно встретили группу из 15 Ju-88, из состава которой летчики Нихамин (командир эскадрильи) и Попруженко сбили по одному «юнкерсу».

Другим неприятным моментом для немцев оказались налеты звеньев СПБ, которые специализировались на «выбивании» немецких тяжелых батарей. В отличие от других самолетов ВВС ЧФ пара И-16 из звена СПБ бомбила с пикирования и использовала не стандартные ФАБ-100, а гораздо более мощные ФАБ-250. Попадание двух таких бомб в батарею если и не приводило к ее полному уничтожению, то заставляло замолчать на 1—2 дня. По советским данным, на три вылета звеньев СПБ 19 октября точно поразить цели удалось в двух случаях.

20 октября вследствие понесенных ранее потерь активность советской авиации несколько снизилась, но сбрасывать ее со счетов было еще слишком рано. В течение дня бомбардировщики Пе-2 из 40-го бап и 62-го снап нанесли четыре удара, звенья СПБ — два, штурмовики — один. Отчасти уменьшение числа штурмовых вылетов произошло по причине того, что самолеты Фрайдорфской группы стали летать большими группами с мощным прикрытием, поскольку, как

неоднократно замечалось ранее, «мессершмитты» опасаются вступать в бой, когда сильно уступают противнику в численности. Эти меры предосторожности были тем более не лишены смысла, если учесть, что с этого дня командование ФАГр начало использовать И-5 в качестве дневного штурмовика. Они заняли место И-15бис, число которых к моменту начала второго немецкого наступления сильно сократилось. В эти же группы входили и И-16 из звеньев СПБ. В результате в составе одной ударной группы получался «компот» из 4 — 5 разных типов самолетов. Например, в 14.30 скопление немецких войск южнее Ишуни атаковало 2 И-16 СПБ, 1 Ил-2, 17 И-5, 2 И-15бис, которых сопровождали 17 И-16 и 2 Як-1. Неудивительно, что такая мощная группа не подверглась атаке, и ее единственной потерей стал И-5, по-видимому, сбитый огнем с земли. Контакт с вражескими истребителями имели группы бомбардировщиков, которые в результате четырех воздушных боев потеряли один МиГ-3 сбитым и один Пе-2 поврежденным. Сами немцы декларировали в этот день только пять воздушных побед (четыре III/JG 77 и одну II/JG 3), что явно не свидетельствует об эффективности их усилий по прикрытию своих войск. Воздушные удары советской авиации приходились по частям двух эшелонов и тылам, которые пытались доставить на передовую боеприпасы и продовольствие. Наступать без снарядов и патронов невозможно, и потому немецкое наступление имело мизерные темпы продвижения. Информация об этом достигла даже верховного командования вермахта, в журнале боевых действий которого за эти сутки имеется запись: *«Наступление затруднено прежде всего из-за господства противника в воздухе; наше истребительное прикрытие и действие средств ПВО на открытой местности в районе перешейков недостаточны»*. При этом в немецких материалах ссылаются на якобы имевшее место ухудшение погодных условий, при этом забывая, что они не помешали действовать не только низко летавшим советским штурмовикам, но и бомбардировщикам, бомбившим с высот не менее 2000 м.

Такая же картина сохранялась и на следующий день. Русские совершили два бомбардировочных и четыре штурмовых налета и лишь раз вели бой с немецкими истребителями, потеряв ЛаГГ-3 (единственная немецкая воздушная победа в этот день — капитан Brutzer из III/JG 77). Низкая облачность и туман действительно утром и в первой половине дня мешали действиям авиации. Из-за них сорвались действия советских ночных бомбардировщиков, причем два У-26 разбились, а

два других — пропали без вести. Тем не менее во вторую половину дня Фрайдорфская группа осуществила четыре штурмовых удара (всего 167 самолето-вылетов), в результате которых, по донесениям, вывела из строя три штурмовых орудия, 36 автомашин и более 1000 солдат и офицеров. Кроме того, одна из штурмовых групп имела случайную встречу с немецкими бомбардировщиками, после чего пилоты И-16 доложили о сбитии одного Ju-88 и одного Ju-87. Единственным препятствием являлась немецкая зенитная артиллерия, сумевшая сбить два И-5.

С учетом всего вышесказанного вряд ли приходится считать, что генералы Манштейн, Pflugbeil и полковник Molders были удовлетворены действиями своей авиации. Наземные бои затягивались, русские успели подтянуть к ишуньским позициям резервные дивизии 51-й армии и передовые Приморской армии, а люфтваффе не смогло этому помешать. Советские штурмовики и бомбардировщики продолжали наносить удары по немецким войскам, и их активность снизилась лишь незначительно. Именно поэтому было принято решение перебросить с аэродрома Полтавы истребительную группу III/JG 52 (командир — капитан Hubertus von Bonin), действовавшую до этого на харьковском направлении. Перемещение этой группы в Чаплинку состоялось 22 октября, но, еще до того как оно завершилось, люфтваффе предприняло очередную попытку захватить господство в воздухе над полем боя.

События, как обычно, разыгрались вокруг налетов советских ударных самолетов на тыловые колонны и артиллерийские позиции армии Манштейна. На этот раз немецкие истребители атаковали все встреченные ими группы самолетов: две из четырех бомбардировочных и



Командир эскадрильи 8/JG 52
Г. Ралль.

четыре из пяти штурмовых. Советская сторона действительно понесла чувствительные потери: утром командование Фрайдорфской группы попыталось нанести удар по сосредоточению войск в районе Ишуни оставшимися силами 62-го смап. На задание вылетели почти все оставшиеся в полку исправными самолеты: 3 Пе-2, 4 МиГ-3 и 1 ЛаГГ-3. Бомбы удалось сбросить в намеченном месте, но при возвращении истребители сопровождения отстали, чем сразу же воспользовалась тройка «мессершмиттов» — ни одна из «пешек» на аэродром не вернулась. Их экипажи — к счастью, невредимые — обнаружили только спустя двое суток среди солдат сухопутных войск. Остальные события разыгрались вокруг групп штурмовиков. Из состава первой пропали без вести в ходе воздушно-го боя Ил-2 и И-16, из состава второй — на своей территории сел подбитый в воздушном бою И-15бис. Третью потеряла И-153 летчика Иванова и И-16 летчика Топлева. Особенно тяжело переживали гибель командира 2-й эскадрильи 32-го иап капитана Арсения Шубикова — командира знаменитых СПБ. В тот раз он вылетел на обычном И-16, чтобы лидировали два И-16 в бомбардировочном варианте. Кроме них, в состав ударной группы вошли еще 2 Ил-2, 10 И-16 и 5 Як-1. Несмотря на столь мощное прикрытие, почти сразу после сбрасывания бомб группа подверглась атаке девятки Vf-109. Пропадал без вести И-16 лейтенанта Рылова, а по наблюдению других летчиков, Шубиков сел на вынужденную посадку в 1 км за линией фронта. Несмотря на это, в часть он не вернулся — должно быть, был смертельно ранен еще в воздухе. Судьбу тела командира в эскадрилье не успели выяснить — спустя парудней сухопутный фронт дрогнул и стал откатываться на юг. По советским донесениям, в воздушных боях в этот день были сбиты два «мессершмитта»: один пилотом 32-го иап старшим лейтенантом Капитуновым (три воздушные победы в ходе боев над Перекопом), другой штурманом самолета Пе-2 лейтенантом Шориным. Германская сторона не подтверждает этого, признаваясь только в потере одного Vf-109, разбившегося по техническим причинам в Чаплинке. В то же время III/JG 77 доложила о пяти победах, II/JG 3 — о десяти (Gollob одержал свою 80-ю победу), что на 10 реально сбитых и подбитых самолетов не такой уж плохой показатель. Резко усилили свою активность в этот день и немецкие бомбардировщики, сделав за день, по советским данным, около 200 вылетов против целей на линии фронта. Советская оборона трещала под этими ударами, но пока держалась.

Впоследствии штаб ВВС ЧФ подготовил отчет по действи-



**Командир 2-й эскадрильи 32-го иап капитан А.В. Шубиков
и командир 96-й эскадрильи капитан А.И. Коробицын.**

ям своей авиации за период с 17 по 22 октября. Приведенные в нем цифры явно свидетельствуют, что в этот период господством в воздухе над Перекопом и Ишунью люфтваффе не обладало. За шесть дней морские летчики произвели 1869 самолето-вылетов, из которых 1303 приходились на истребители (сюда вошли и вылеты, произведенные для ПВО Севастополя и других тыловых объектов), 471 — на бомбардировщики (в том числе ночные вылеты МБР-2) и 95 — на разведчики. Противнику были сброшены 80ФАБ-250, 1925 ФАБ-100, 1126 мелких фугасных и 3098 осколочных бомб, 45 бомбовых кассет и 294 снаряда РС, всего 302 тонны боевой нагрузки. Уничтоженными считались 43 самолета (в том числе 4 на аэродромах), до 40 единиц бронетехники, 150 автомашин, 19 орудий и до полка пехоты. Собственные потери составили 44 самолета в боях (11 бомбардировщиков, 29 истребителей и 4 разведчика) и 5 (истребитель и 4 разведчика) в результате летных происшествий. Погибло 45 пилотов, 17 штурманов и 18 стрелков. Потери были чувствительными, но советские летчики не зря жертвовали своими молодыми жизнями — противник нес от их действий ощутимый материальный и моральный ущерб!

Следующий день стал для немцев пиком их усилий и успе-

хов за весь период боев за Крым — все три действовавшие над Перекопом группы истребителей доложили о 34 воздушных победах (15 — II/JG 3, 12 — III/JG 52 и 7 — III/JG 77), потеряв лишь одну машину. Стало ли 23-е переломом в воздушном сражении?

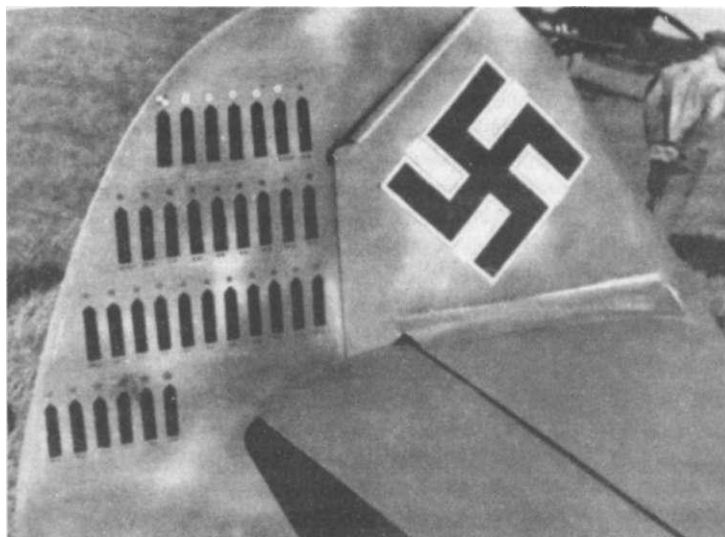
По советским данным, несмотря на сложные метеословия, в этот день ВВС ЧФ нанесли по войскам и артиллерии противника пять ударов: два бомбардировщиками и три штурмовиками. Воздушные бои имели место в ходе трех из них, причем были потеряны два Пе-2, один Як-1 и четыре И-5, часть из которых, возможно, стала жертвой зенитной артиллерии. По-видимому, несколько самолетов потеряли и ВВС 51-й армии, но даже с учетом этого 23 октября не выделяется из общей картины предыдущих дней — постепенное падение интенсивности вылетов под влиянием боевых потерь, но главным образом из-за ухудшения погодных условий, из-за чего первый удар штурмовиков состоялся только в 12.25, а бомбардировщиков — в 14.22.

Чуть подробнее хочется рассказать читателям о единственной немецкой потере в этот день. Ею оказался исполнявший обязанности командира одной из эскадрилий III/JG 52 фельдфебель Ewald Duehn. Duehn имел на тот момент на своем счету 23 воздушные победы и являлся одним из наиболее опытных пилотов своей группы. По-видимому, он был сбит в воздушном бою с черноморскими И-16 в районе Ишуни при попытке атаковать И-5 Фрайдорфской группы. После приземления Duehn оказался в плену и вскоре давал показания в штабе ВВС 51-й армии. Летчик верно назвал свое воинское звание и имя, а также то, что их группа переброшена в Чаплинку из Полтавы, но в остальном проявил максимум фантазии. В качестве части он назвал группу пополнения (ErgJGr), а командира группы — никогда не существовавшего капитана Галеппа. Дальнейшая судьба фельдфебеля осталась неизвестной.

Последним днем сравнительно активных боевых действий в воздухе стало 24 октября. В дальнейшем низкая облачность, туманы сильно затруднили групповые действия авиации, а шедшие на протяжении нескольких предыдущих дней дожди размочили степные аэродромы. У немцев имелась и еще одна причина для спада активности: группа II/JG 3 прибыла в Чаплинку без своего наземного персонала, в связи с чем к 24 октября в ее эскадрильях оставалось всего по 2 — 3 исправных

самолета. Дважды в этот день штурмовики Фрайдорфской группы пытались прорваться к немецким позициям и дважды наткнулись на мощный заслон «мессершмиттов». В первом случае 5 И-153, 11 И-16 и 4 МиГ-3 на подходе к цели встретили 18 Вф-ЮЭ. Советским летчикам все-таки удалось нанести удар, но не избежать потерь. Был сбит и погиб вместе со своим И-16 сержант Макеев. Произвели вынужденные посадки в результате полученных повреждений два МиГ-3 и один И-16, причем пилоты двух самолетов имели ранения. С советской стороны добился успеха только лейтенант Акулов на МиГ-3, который доложил о сбитии одного «мессершмитта». Второй бой сложился для советской стороны еще хуже — 6 И-153 и 1 Ил-2, даже несмотря на сопровождение из 14 И-16, 4 МиГ-3 и 1 ЛаГГ-3, попали под удар дюжины Вф-109 и были вынуждены освободиться от бомб преждевременно. Пытаясь выйти из-под удара, группа попала в облака и рассыпалась. После возвращения на аэродром стало известно, что пропали без вести Ил-2 комиссара 46-й ошаз старшего политрука Плотникова, И-153 младшего лейтенанта Василенко и И-16 сержанта Старикова. Заявок на воздушные победы не было.

По-видимому, почти все эти успехи пришлось на долю свежей III/JG 52, поскольку III/JG 77 об успехах вообще не доносила, а II/JG 3 — всего о двух воздушных победах. Последнее подразделение понесло и единственную немецкую потерю в этот день. При возвращении с задания по сопровождению бомбардировщиков загорелся мотор на «мессершмитте» фельдфебеля Hans-Georg Riedrich. Он произвел вынужденную посадку, но, к его несчастью, под ним оказалась территория, все еще занятая советскими войсками. Вскоре Riedrich уже давал показания советской разведке, и это именно он заявил, что *«скоро с советской авиацией в Крыму будет покончено, поскольку в сражении здесь участвуют такие результативные асы, как обер-лейтенант Ubben — 53 победы, капитан Gollub — 84 победы и полковник Mulders — 115 побед»*. Последняя часть заявления обращает на себя особое внимание, поскольку после достижения своей 100-й победы Molders получил строжайший запрет от Геринга на продолжение боевых вылетов. Точно ответить на вопрос, сражался ли он в небе Крыма и имел ли воздушные победы, не представляется возможным. По воспоминаниям служившего в III/JG 52 и ставшего впоследствии одним из наиболее результативных асов Восточного фронта Guenther Rail, *«каждое утро Мельдерс на*



33 отметки о воздушных победах на киле «мессершмитта» капитана Г. Голлоба. Аэродром Счастливая, 21.8.41.

штабном «Шторхе» пересекал линию фронта, имея на борту мощную рацию... Самолет генерал-инспектора стал передовым постом управления нашей авиацией, что повысило ее эффективность и позволило наносить удары по наиболее важным целям. Таким образом, Мельдерса можно считать пионером новой тактики. Прилетая вечером, он проводил с командирами разбор, отмечая удаchi и недостатки». Возможно, все именно так и было, но до 22 октября больше половины советских воздушных ударов по немецким войскам проходило без противодействия истребителей люфтваффе, так что если кто-нибудь из высших чинов стал бы проводить разбор действий самого Мельдерса, то, наверное, у них бы самих нашлось немало причин для критики.

Тем временем на суше продолжались ожесточенные бои. С утра 24 октября контрудар по вклинившимся в советскую оборону немецким войскам нанесли 25 и 95-я дивизии Приморской армии. Поскольку на его организацию времени предоставлено не было, контрудар провалился. Одновременно в наступление перешли и немецкие войска. Встречные бои ки-

пели по всему фронту и сопровождалась чувствительными потерями с обеих сторон. Авиация из-за плохой погоды принимала в этих боях незначительное участие. В своих мемуарах Манштейн писал: «При таких условиях, в бою с противником, упорно обороняющим каждую пядь земли, к наступающим войскам предъявлялись чрезвычайно высокие требования, и потери были значительными. Я в те дни постоянно находился в переездах, чтобы на месте ознакомиться с обстановкой и знать, как и чем можно помочь ведущим тяжелые бои войскам. С беспокойством я видел, как падает боеспособность. Ведь дивизии, вынужденные вести это трудное наступление, понесли тяжелые потери еще раньше, у Перекопа, а также в сражении у Азовского моря. Наступал момент, когда возник вопрос: может ли это сражение за перешейки завершиться успехом и, если удастся прорваться через перешейки, хватит ли сил, чтобы добиться в бою с усиливающимся противником решительной победы — занять Крым? 25 октября казалось, что наступательный порыв войск совершенно иссяк. Командир одной из лучших дивизий уже дважды докладывал, что силы его полков на исходе. Это был час, который, пожалуй, всегда бывает в подобных сражениях, час, когда решается судьба всей операции... Командование 11-й армии не желало после всего, что ему пришлось потребовать от войск, упустить победу в последнюю минуту. Наступательный порыв солдат, сохранившийся, несмотря ни на что, преодолел упорное сопротивление противника». Однако немецкий полковдец опирался не только на порыв солдат, но и на более материальные вещи. Дело в том, что именно в эти дни в состав его армии был включен свежий 42-й армейский корпус, куда вошли 24 и 132-я пехотные дивизии. В отличие от дивизий Приморской армии, которые при поспешной эвакуации из Одессы бросили часть своей артиллерии, немецкий корпус был почти полностью укомплектован и обладал высокой боевой мощью. В целом же, судя по мемуарам, Манштейн в ходе второго наступления больше опирался на мощь тяжелых орудий, чем на удары люфтваффе. Главной задачей IV авиакорпуса он считал защиту своих войск от ударов с воздуха, и к концу октября эта задача в целом была решена в первую очередь благодаря погодным условиям.

25 — 27 октября бои продолжились, и к концу их последнего дня у немцев наметился определенный успех. Медленно выдавливая советские части с их позиций, 11-я армия заста-

вила отойти их в голую степь, где не было никаких укрытий от ударов артиллерии и авиации. Некоторые части дрогнули и начали отход. 28-го Манштейн перегруппировал свои силы и нанес сосредоточенный удар именно по тому участку в центре советской обороны, где наметился прорыв. Немцы стали энергично обходить открытые фланги других соединений 51-й армии, которые все еще удерживали свои позиции. 28 октября началось общее отступление советских войск и их преследование противником. Поскольку в тылу у русских не было укреплений до самого Севастополя, события начали развиваться очень быстро. Части 51-й армии отступали в направлении Парпачского перешейка, Приморской армии — на Севастополь. Уже в 16.35 30 октября башенная 305-мм береговая батарея № 54 открыла огонь по немецким войскам, двигавшимся к Севастополю вдоль побережья со стороны Евпатории. Началась 250-суточная оборона главной базы Черноморского флота, которую мы в рамках настоящей работы рассматривать не станем.

Боевые действия в восточной части Крыма тоже не заняли много времени. Во многом это обуславливалось потерей управления советскими войсками в самый решительный момент битвы. Еще 22 октября приказом Ставки ВГК командующий 51-й армией Ф.И. Кузнецов был отозван в Москву, а вместо него назначен генерал П.И. Батов. Последний находился в войсках и узнал о своем назначении далеко не сразу. Одновременно тем же приказом Ставка приказала сформировать «командование войсками Крыма», в подчинение которому перешли 51-я и Приморская армии, а также Черноморский флот. Во главе командования назначался заместитель наркома ВМФ вице-адмирал Г.И. Левченко. В 1917 г. Левченко еще рядовым матросом участвовал в штурме Зимнего дворца, но с того момента его познания в сухопутной войне вряд ли сильно продвинулись. Его помощником по сухопутной обороне назначался все тот же Батов, но, пока он вступил в командование, драгоценное время оказалось упущенным. После начала отхода из-за отсутствия в войсках радиостанций управление ими оказалось потерянным. Батов со своим штабом оказался в Севастополе, где ему приказали срочно перебазироваться на Керченский перешеек. Прибыв туда 7 ноября, он узнал, что большинство дивизий 51-й армии, даже те, что не принимали участие в боях под Ишунью, разгромлены во время арьергардных боев. Немногочисленные дороги, превратившиеся в

грязь в период дождей, были забиты остатками различных частей и их техникой. Тем, кто сражался на передовой, невозможно было даже доставить боеприпасы. В таких условиях советские войска не удержались на Парпачском перешейке и продолжили отход на Керчь. 15 ноября остатки 51-й армии эвакуировались морским путем на Кавказ. Германское командование посчитало битву за Крым завершившейся, советское же решило взять тайм-аут. Прошло всего полтора месяца, и солдаты 51-й армии вернулись на Керченский полуостров, но это уже совсем другая история...

Вот краткая хроника последних боев в воздухе:

25 октября облачность висела над полем боя настолько низко и плотно, что командованию Фрайдорфской группы пришлось высылать лишь отдельные экипажи для воздушной разведки и по возможности штурмовки войск противника. Поскольку над районом барражировали «мессершмитты», бои были неизбежны. В них погибли старший политрук Мартыненко и младший лейтенант Кузнецов, в то время как летчик Сабуров смог совершить вынужденную посадку (все трое летали на И-16). Немцы потеряли обер-лейтенанта Zehl из III/JG 52. Его самолет был подбит в бою (по немецким данным, подбит зенитной артиллерией) и на глазах поразившего его летчика приземлился в расположении советских войск. Свои дни незадачливый пилот люфтваффе закончил в плену. В 16.13 единственный удар по противнику совершили бомбардировщики ВВС ЧФ — 6 Пе-2 в сопровождении 2 ЛаГГ-3 и 14 МиГ-3. Над полем боя им пришлось вступить в схватку с 16 «мессершмиттами», окончившуюся для обеих сторон безрезультатно (лейтенант Загорский донес о сбитии одного Vf-109F, но это не подтверждается немецкими данными).

26 октября противникам так и не удалось отыскать друг друга в облаках. По немецким данным, лишь пилотам III/JG 77 удалось сбить один И-16, что не подтверждается советской стороной. Сама III/JG 77 лишилась двух истребителей по небоевым причинам. Единственный штурмовой налет на немецкие войска состоялся вечером (8 И-153, 1 Ил-2, 11 И-16 в сопровождении 5 Як-1, 4 МиГ-3, 2 ЛаГГ-3). Воздушного противодействия он не встретил, но в результате огня с земли Ил-2 получил повреждения и совершил вынужденную посадку.

27 октября число штурмовых ударов увеличилось до двух, но в обоих случаях прорываться к цели пришлось сквозь строй «мессершмиттов». Немцы донесли о шести победах,

которые в реальности соответствовали двум: И-16 летчика Зейналова пропал без вести, а подбитый Як-1 сел на своей территории. Немцы потерь не имели.

28 октября, в день завершения немецкого прорыва, погода оказалась настолько скверной, что сторонам не удалось ни нанести ударов, ни вступить в противоборство. Фрайдорфская группа совершила 26 вылетов одиночными истребителями для разведки.

Такая же погода стояла с утра 29 октября, но после обеда небо оказалось вполне пригодным для нормальной боевой работы. Этим сразу же воспользовались советские штурмовики и бомбардировщики. В сумме они нанесли три удара по автоколоннам начавших преследование немецких войск и добились при этом определенных успехов. Встреч в воздухе не было, и лишь один И-5 сел на своей территории, будучи поврежденным зенитным огнем. У немцев в этот день на взлете разбился Vf-109 5/JG 3, а его пилот фельдфебель Mias получил тяжелую травму.

С утра 30 октября стояла вполне летная погода, но советская сторона уже не могла воспользоваться этим в полной мере. После двух утренних ударов штурмовиков (в первом из них истребителем из III/JG 77 был сбит И-16 летчика Богданова) оставшимся самолетам пришлось начать перебазирование — на полевых аэродромах близ Фрайдорфа уже хорошо слышались рев моторов вражеских автомашин и винтовочные выстрелы. Истребительные эскадрильи перелетели на аэродромы Чоргунь и Бельбек под Севастополем, 40-й бап из Сарабуза в Карагоз, 2-й мтап из Карагоза на аэродром близ станции Крымская на Северном Кавказе. Еще в предыдущие сутки в Севастополь перелетели летающие лодки МБР-2 119-го мрп с озера Донузлав. Фрайдорфская группа с 30 октября расформировывалась. На следующий день перебазирование продолжилось, поскольку советские войска не смогли задержаться на промежуточных позициях. В особенно тяжелом положении оказались ВВС 51-й армии, у которых в тылу в отличие от моряков подготовленных аэродромов не оказалось. Наземный персонал за своими полками не поспевал — он тоже страдал от пробок на дорогах, а отчасти и сам являлся причиной их. Количество исправных самолетов в частях армейских ВВС резко снизилось, часть из них пришлось уничтожить при отступлении (например, два из четырех оставшихся на 31 октября МиГ-3 в 435-м иап). Оставшиеся совершали

не более одного вылета в сутки. В первых числах ноября все, что могло подняться в воздух, перелетело на аэродромы Кавказа в районе Анапы. Посчитав, что с советской авиацией покончено, командование люфтваффе в первые дни ноября тоже быстро растащило свой авиационный кулак по разным местам. Группа III/JG 52 присоединилась к I(J)/LG 2 и II/JG 77, сражавшимся под Ростовом, II/JG 3 убыла на отдых в Германию. Оставшаяся в Крыму III/JG 77 (с 4 ноября базировалась на аэродроме Сарабуз) была вынуждена делить свое внимание между Севастополем и Керчью. Воздушные бои на керченском направлении в этот период были большой редкостью. Из них стоит выделить 3 ноября, когда летчикам 51 -й армии удалось без собственных потерь сбить два «мессершмитта», и 9-е, когда немецким пилотам удалось перехватить группу ДБ-3Ф из 2-го мтап, летевших на бомбежку немецких войск в районе Керчи без прикрытия. Как обычно бывало в таких случаях, потери советской стороны оказались тяжелыми — два сбитых и один подбитый ДБ, с трудом дотянувший до аэродрома. В целом же в небе над Крымом, если не считать самостоятельного севастопольского направления, установилось затишье. Бомбардировщики IV авиакорпуса мест дислокации не сменили, но после серии достаточно мощных ударов по крымским портам в конце октября — начале ноября на какое-то время их внимание сосредоточилось на ростовском направлении. Первое воздушное сражение в небе Крыма завершилось.

* * *

Попытаемся разобраться с результатами сражения за Крым и причинами, приведшими к этим результатам.

Не вызывает сомнений, что советская сторона потерпела очередное серьезное поражение, увы далеко не первое в ходе летне-осенней кампании 1941 г. При этом речь идет не только о материальных потерях, которые, несмотря на всю свою величину, терялись на фоне более крупных военных катастроф, а об изменении стратегической обстановки на южном крыле советско-германского фронта и Черном море. Даже несмотря на то что в советских руках все еще оставался Севастополь, возможность базирования в нем крупных сил флота и авиации исключалась. В результате господство в западной части моря автоматически переходило в руки германских и румынских военно-морских сил, которые из-за своей

малочисленности никогда не решились бы бросить вызов Черноморскому флоту в открытом бою. Исчезла угроза для нефтепромыслов Румынии, зато возникла угроза вторжения германских войск на Кавказ, где тогда были сосредоточены основные нефтепромыслы СССР.

Чем больше перечисляешь негативные результаты потери Крыма для Советского Союза, тем обиднее сознавать, что силы для его обороны имелись. Если бы командование 51-й армии правильно оценило оперативную обстановку и боевые возможности германской 11-й армии и сосредоточило основные силы войск на Перекопе, Манштейну не удалось бы прорвать позиции на Турецком валу всего за три дня. Столь быстрая потеря наиболее укрепленной и выгодной для обороны позиции привела к тому, что войска отступили в район Ишуня, где к тому времени фактически никаких укреплений вообще не имелось. Вторым итогом поражения на Перекопе — поспешная эвакуация Одессы, в результате которой войска Приморской армии прибыли в Крым почти без техники, уничтоженной в момент эвакуации. Шансы удержаться на ишуньских позициях были намного хуже, но нельзя сказать, что их не было совсем. Советское командование очень слабо маневрировало



Летный состав эскадрильи III/JG 52, Чаплинка, 17.10.41.



Обломки штурмовика Ил-2, сбитого над Крымом, октябрь 1941 г.

резервами, редко использовало перегруппировку войск для того, чтобы закрыть бреши войсками, снятыми с неатакованных участков фронта. В самый разгар боев командующий 51-й армией был смещен с должности, что привело к потере даже того плохого управления войсками, которое имелося ранее. В результате сумма ошибок перевесила упорство и героизм русских солдат (то, что русские сражались на Перекопе упорно, неоднократно признает сам Манштейн), войска дрогнули и отступили до Севастополя и Керчи.

Авиация играла важную роль в этих боях, но в разные периоды она была далеко не одинаковой. Что касается ударных авиачастей люфтваффе, то они сыграли решающую роль в прорыве позиций на Турецком валу, но в боях за ишуньские позиции явно испытывали последствия потерь и больших нагрузок, выпавших на их долю в предыдущий период. Истребительные группы добились заметных успехов в воздушных боях, но практически вплоть до конца операции не могли решить свою главную задачу — прикрыть наземные войска от ударов советской авиации. Картину борьбы за господство в воздухе можно проиллюстрировать следующими цифрами: с 22 августа по 22 сентября ВВС ЧФ лишились в общей сложности 100 боевых самолетов, с 22 сентября до 22 октября — 159, с 22 октября до 22 ноября — 86. Если вычесть небоевые причины, а также потери в боевых действиях, не связанных с обороной Крыма (бои под Одессой, Николаевом, в Северной Таврии,

налеты на румынские нефтепромыслы, боевые действия над морем и т.д.), то получится, что ВВС ЧФ потеряли в ходе описанного сражения примерно 150 — 160 самолетов, к которым следует прибавить еще примерно 120 самолетов 51-й армии. Не менее 2/3 от общей суммы составили успехи истребителей люфтваффе, которые сами безвозвратно потеряли не более 40 Вf-109. Тем не менее по состоянию на 7 ноября 1941 г. в районе Севастополя продолжало базироваться 194 (в том числе 149 исправных) советских самолета, из которых 111 являлись истребителями. Немецкая сторона могла противопоставить им только III/JG 77 на аэродроме Сарабуз, в которой на тот момент насчитывалось не более 20 — 25 исправных машин. Таким образом, численное превосходство оставалось на советской стороне, и никакого господства в воздухе питомцам Мельдерса захватить так и не удалось. Очень скоро все это явственно проявилось в ходе штурмов Севастополя.

Мы уже высказали достаточно много критики по действиям советской авиации. Тем не менее, если принять ее боевую подготовку и состояние материальной части как данность, которую в ходе боев за Крым вряд ли можно было изменить, ее действия в целом заслуживают положительной оценки. Советское авиационное командование всецело сосредоточило свое внимание на нанесении ударов по сухопутным войскам, практически отказавшись от ведения борьбы за господство в воздухе. Последнее неизбежно привело бы к распылению сил, а с той тактикой и матчастью, которые имели советские ВВС, успех в воздушном противоборстве все равно был бы крайне сомнителен. Многочисленные удары советской авиации по своей силе, конечно же, уступали аналогичным ударам люфтваффе, но, поскольку были направлены на менее защищенные наступающие войска в условиях открытой степной местности, имели заметный эффект. Во многом благодаря им вместо стремительного прорыва Манштейну пришлось в течение десяти суток второго наступления буквально прогрызать советскую оборону. Увы, командование 51-й армии не смогло воспользоваться плодами самоотверженного ратного труда авиаторов. Но от этого их подвиг не становится менее значимым. Сковывание крупной авиационной группировки противника в разгар боев под Москвой чего-нибудь да значило! Прошел месяц, и в битве за русскую столицу ранее непобедимый вермахт потерпел жестокое поражение. Несомненно, что в этой победе была и крупная вклад авиаторов Крыма.

**БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ФРАЙДОРФСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ГРУППЫ ВВС ЧФ
15.9-30.10.1941**

Часть	Период действий	Число самолетов к началу периода	Боевая деятельность по наземным войскам	Сбито сам. пр-ка в воздухе	Потери
3-я аэ 8-го иап	15.9-30.10.1941	4И-16,9И-15бис	36 штурмовых ударов по танкам и автомашинам, 33 — по живой силе, 18 — по артиллерийским позициям, 11 — по аэродромам. Всего 4563 с/в, в т.ч. 2323 на штурмовку, 1188 на сопровождение, 336 на разведку и 706 — прочие задания. На земле уничтожено 34 самолета, 46 единиц бронетехники, 344 автомобиля, 60 орудий, около 5600 человек личного состава.	12 Вф-109, 1 Ju-88, 1 Ju-87	6И-16, 14И-15бис

4-я аэ 8-го иап	27.9-4.10.1941	8И-153		-	-
2-я аэ 9-го иап	21.10-30.10.1941	6 Як-1		3 Вф-109	1 Як-1
2-я аэ 32-го иап	3-29.10.1941	10И-16		0,5 PZL-24	8И-16
3-я аэ 32-го иап	26.9-29.10.1941	4ЛаГГ-3,9И-153		-	3ЛаГГ-3
5-я аэ 32-го иап	15.9-30.10.1941	6 Як-1		18 Вф-109, 1 Ju-87, 1 PZL-24, 1 He-111	4Як-1
11-й иап	1.10-30.10.1941	18И-5		-	7 И-5
62-й смап	28.9 — 30.10.1941	9 Пе-2, 10 МиГ-3, 7 ЛаГГ-3		20 Вф-109, 1 Ju-88	7 Пе-2, 5 МиГ-3, 6 ЛаГГ-3
46-я шаэ	15.9-30.10.1941	3Ил-2		1 Вф-109	4 Ил-2
70-я баэ	15.9-24.9.1941	2СБ.2Р-5		1 Вф-109	-
95-я нбаэ	15.9-30.10.1941	7У-26		-	5 У-26
96-я иаэ	15.9-8.10.1941	7И-16.4И-153		2 Вф-109	4И-16.3И-153
101-я иаэ	19.9—14.10.1941	15И-16		27 Вф-109, 2 Ju-88, 3 Ju-87,0,5 PZL-24	12И-16

Таблица 1.5

**БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВВС 51 -Й АРМИИ
ЗА ПЕРИОД 14.8- 15.11.1941**

Часть	Период действий	Число самолетов к нач. периода	С/в	Сбито сам. пр-ка в воздухе + на земле	Б потери+ небоевые	Число сам. к концу периода
1-й иап	29.9 – 13.11.1941	?И-16, И-15бис	343	2	13+1	12/6И-16, И-15бис
2-й шап	5.10 – 15.11.1941	23/20И-5	283	1	14+7	11/3 И-5
13-й иап	9.10-15.11.1941	ок. 20 Як-1	477	11	11+4	6/4 Як-1
21-й дбап	14.8 – 12.11.1941	ок. 30 ДБ-3	236 (за сентябрь)	–	10 (за сентябрь)	13/7ДБ-3, 1/0 СБ
103-й шап	24.9 – 15.11.1941	ок.20 Ил-2	204	4+8	15	3/2Ил-2
182-й иап	22.8 – 13.11.1941	?/27МиГ-3	1321	16	14+4	6/1 МиГ-3
247-й иап	6.9 – 15.11.1941	18ЛаГГ-3	1134	39+5	19+1	5/2ЛаГГ-3
253-й иап	24.9-1.10.1941	ок. 20 ЛаГГ-3	148	3	4+2	? (передал самолеты в 247-й иап)
435-й иап	6.10-15.11.1941	ок. гомиг-з	?	?	13+1	2/ОМиГ-3
507-й бап	22.9 – 15.11.1941	10Пе-2	144		10	4/3Пе-2, Пе-3

Примечание: Данные по 427-му иап (действовал 29.10 – 15.11.1941) в ЦАМО не обнаружены.

Часть вторая

**Оборона Севастополя,
год 1941-й**

Глава 1

ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА И СООТНОШЕНИЕ СИЛ СТОРОН В ВОЗДУХЕ К НАЧАЛУ ОБОРОНЫ СЕВАСТОПОЛЯ

Последние числа октября — первые числа ноября 1941 г. вошли в историю России как один из наиболее критических моментов в ее истории. Немецкие войска стояли под стенами Ленинграда, почти завершили второе кольцо его окружения в районе Тихвина, захватили Ростов-на-Дону и готовились вторгнуться на Кавказ. Но наихудшее положение сложилось на центральном — московском — направлении, где после грандиозной катастрофы войск трех фронтов в районе Вязьмы Красная Армия недосчиталась примерно миллиона бойцов и командиров. Во фронте возникла огромная брешь, заткнуть которую советское командование пыталось при помощи немногочисленных резервов, народного ополчения и курсантов военных училищ. Вкупе с ожесточенным сопротивлением окруженных войск и начавшейся распутицей наскоро собранные войска задержали наступление немцев на Москву, но полностью остановить его не смогли. После небольшой паузы 16 ноября началась вторая фаза операции «Тайфун». Чем она закончится, в тот момент не знал никто. На защиту столицы кидались все силы, а Ставка Верховного главнокомандования и Генеральный штаб РККА лично распределяли каждый авиационный полк и танковый батальон между наиболее опасными участками фронта.

С учетом этого понятно, что остальным направлениям распнувшегося почти на 6000 километров советско-германского фронта внимание уделялось далеко не регулярно, хотя на многих из них также складывалась весьма непростая обстановка. Одним из таких направлений являлся Крым, где в ожес-

точных боях 18 — 25 октября в районе Ишуни советские 51-я и Приморская армии потерпели серьезное поражение и начали отход. Ситуация усугублялась практически полной потерей управления. Штаб командования войск Крыма (командующий — вице-адмирал Г.И. Левченко) не знал, где находятся штабы армий, штабы армий зачастую не знали, где находятся их войска. Самое страшное, что командиры соединений и частей не знали общей задачи: то ли следует немедленно перейти к жесткой обороне, то ли надо отступить для обороны какого-то рубежа, то ли отойти к портам и эвакуироваться. Никто не знал и направлений, в которых следует отходить. Все это привело к тяжелым арьергардным боям с превосходящими войсками немецкой 11-й армии (генерал Эрих фон Манштейн), в которых многие советские соединения, до того не принимавшие участия в боях, понесли тяжелые потери. В результате отход осуществлялся только в тех направлениях, которые еще не были перерезаны противником, — на юг и юго-восток от Ишуни. Направление на юго-запад оказалось перехваченным немецкой сводной мотобригадой Циглера (состояла из разведывательных батальонов пехотных дивизий и румынского моторизованного полка), которая стремительно продвигалась на Евпаторию и Симферополь. Эти города пали 31 октября и 1 ноября соответственно. Следующей целью должен был стать Севастополь — главная база советского Черноморского флота. Вслед за мотобригадой шли пехотные дивизии: 50 и 132-я (54-й армейский корпус) через Евпаторию на Севастополь, 22, 72-я и румынский горный корпус (30-й армейский корпус) преследовали войска Приморской армии в направлении на Симферополь, 46, 73 и 170-я (42-й корпус) — вслед за советской 51-й армией на Феодосию. В своих мемуарах «Утерянные победы» Манштейн писал:

«Побежденный обычно движется с большей скоростью, чем победитель. Надежда обрести безопасность где-либо в тылу окрыляет отступающего. У победителя же, наоборот, в час успеха наступает реакция на потребовавшееся от него перенапряжение. К тому же отступающий всегда имеет возможность задержать преследующего арьергардными боями и, таким образом, помочь своим главным силам оторваться и спастись от преследующего противника. Поэтому история войн знает мало примеров того, когда преследование приводило к уничтожению главных сил побежденного. Этот результат достигался всегда, когда удавалось обогнать отступаю-

щего в параллельном преследовании и отрезать ему путь к отступлению. В этом же и заключалась цель 11-й армии в те дни».

Иными словами, командующий 11-й армией сделал все от него зависящее, чтобы отрезать путь отступающим советским армиям и уничтожить их, после чего захватить все порты Крымского полуострова, которые было бы некому оборонять.

Впрочем, даже если бы Манштейну и не удалось перехватить пути отхода советских войск, шанс разгромить их оставался весьма высок. История практически не знает примеров того, как разгромленным и соответственно деморализованным войскам удавалось бы занять жесткую оборону на каком-либо рубеже и долго удерживать его. Как правило, такие войска отступают до рубежа, занятого свежими частями, и только там прекращают свое бегство. Но, как мы уже отмечали раньше, у советской стороны в этот момент были дела поважней, чем оборона Крыма. Резервы имелись, в частности, войска Северо-Кавказского военного округа, но тяжелая обстановка в районе Ростова-на-Дону и отсутствие внимания со стороны Ставки ВГК привели к тому, что почти до конца ноября советские войска в Крыму были предоставлены самим себе. Ставка периодически ставила им задачи, но резервами и снабжением почти не помогала.

Все это привело к тому, что сразу же после выхода немцев на дальние подступы Севастополь как главная база Черноморского флота попал в крайне тяжелое положение. И дело было не в том, что начатое в конце июня — начале июля строительство сухопутных оборонительных рубежей было весьма далеко от завершения. Эти рубежи было просто некому оборонять. После того как стало известно, что немцы провалили позиции под Ишунью, на Черноморском флоте приступили к созданию многочисленных батальонов морской пехоты. К началу ноября удалось сформировать бригаду, два полка и 19 отдельных батальонов. С учетом местного стрелкового полка, ранее осуществлявшего охрану складов и караульную службу, для обороны главной базы флота удалось собрать 32 батальона общей численностью 23 тысячи человек. С количественной точки зрения такие силы, может быть, и могли сдержать натиск двух немецких дивизий, наступавших на город, но с качественной — нет. Ни матросы, ни их командиры никогда не учились сухопутному бою. Особой матросской удалью считалось ходить в штыковые атаки в полный рост, что



Подразделение морской пехоты, сформированное из экипажей кораблей, идет из Севастополя на Перекопские позиции.

на практике приводило к огромным потерям от пулеметного огня. На вооружении морских пехотинцев не было практически ничего, кроме винтовок. Достаточно сказать, что на 32 батальона имелось всего около 30 орудий и минометов. Правда, еще 82 морских орудия калибром от 45 до 130 мм имелось в свежестроенных артиллерийских ДОТах, но из 96 таких ДОТов только 28 находились на передовом рубеже обороны. До некоторой степени отсутствие артиллерии могли компенсировать обладавшие большой дальностью стрельбы береговые батареи флота, которых к началу обороны имелось 13 (48 орудий калибром от 100 до 305 мм). Для управления ими при стрельбе на сухопутном направлении имелось 12 корректировочных постов. Защищенность же батарей была разная — от полностью защищенных башенных 305-мм батарей № 30 и 35 (немцы называли их фортами «Максим Горький I» и «Максим Горький II») до практически полностью открытых 100- и 102-мм. Последние без труда могли быть выведены из строя уда-рами артиллерии и авиации.

Определенную роль в обороне города играли и корабли.

Роль их была не так велика, как, скажем, в обороне Ленинграда, — опасаясь потерь от ударов с воздуха в ночь на 1 ноября наиболее крупные и новые корабли ЧФ (линкор «Парижская коммуна», крейсера «Ворошилов» и «Молотов», новые эсминцы и все подводные лодки) ушли в порты Кавказа. В Севастополе остались только старые крейсера «Красный Крым», «Червона Украина», эсминцы «Бодрый», «Незаможник» и «Шаумян», на которых имелось 58 орудий от 100 до 130 мм. Сравнительно небольшой калибр этих пушек и удаленность мест стоянки от линии фронта не могли не повлиять на эффективность их стрельбы.

Отдельного разговора заслуживает группировка зенитной артиллерии. В период отступления из северной части Крыма в Севастополь прибыли 25, 26 и 114-й отдельные зенитно-артиллерийские дивизионы, ранее осуществлявшие ПВО портов и аэродромов в Евпатории, Сарабузе и на озере Донузлав. С учетом этого в главной базе скопилось три зенитно-артиллерийских полка (61, 62 и 122-й) и пять дивизионов — всего 40 зенитных батарей среднего калибра (160 орудий 76 и 85 мм) и 7 батарей малого калибра (36 орудий 45 и 37 мм). Кроме того, имелся пулеметный (18 счетверенных пулеметов



Построенный для защиты Севастополя от воздушных налетов зенитный бронепоезд.



76-мм зенитная пушка готовится открыть огонь по немецким самолетам. Судя по фортификационным укреплениям вокруг огневой позиции, орудие включено в систему сухопутной обороны Севастополя, 1941 г.

М-4 — «максим») и два прожекторных батальона (90 прожекторов). Наблюдение за воздухом обеспечивали батальон ВНОС и отдельная радиотехническая рота с двумя радиолокационными станциями РУС-2. Такое количество зенитной артиллерии вместе с зенитными орудиями кораблей могло бы создать мощный щит в воздухе над городом, если бы не два обстоятельства. Во-первых, из-за нехватки полевых и противотанковых орудий — примерно 70% зенитных батарей пришлось выдвинуть на главный и передовой оборонительный рубежи, где они вели борьбу с наземными целями. Немецкое авиационное командование, выявив это, стало организовывать все налеты на Севастополь со стороны моря. Во-вторых, практически полное отсутствие к началу войны зенитной артиллерии в портах Кавказа заставило командование Черноморского флота в разгар первого штурма Севастополя не усиливать, а, наоборот, ослаблять группировку в районе главной базы. Между 12 и 20 ноября на Кавказ убыли два полка и три дивизиона, после чего в районе Севастополя остались только 61-й полк, 92 и 114-й дивизионы — 75 орудий всех ка-

ливров (около 25 калибром 37 — 45-мм) и 25 зенитных пулеметов. 25 декабря одна из установок РУС-2 была передислоцирована в район Анапы для предотвращения внезапных налетов на Новороссийск и Туапсе. Некоторым утешением могли служить только подразделения зенитной артиллерии Приморской армии, которые пробились в Севастополь — 880-й полк и 26-й дивизион (20 85-мм и 10 76-мм орудий), пулеметный батальон (семь пулеметов М-4). Еще примерно 10 орудий имелись непосредственно в стрелковых дивизиях. Такое сосредоточение зенитных средств на весь район Севастополя трудно признать очень мощным, но, как показали последующие события, его оказалось вполне достаточно, чтобы сковать активность немецкой авиации.

Самого подробного изучения требует вопрос о состоянии советской авиации. После поражения в Северном Крыму она начала энергично перебазироваться на удаленные от линии фронта аэродромы, причем некоторым частям пришлось осуществлять это по нескольку раз. В предыдущих боях части понесли большие потери, а их летный состав был крайне измотан. У некоторых летчиков и командиров, причем включая самое верхнее звено, появились признаки депрессии. 21 октября приказом наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова с формулировкой «за плохое руководство, за недисциплинированность, за пьянство» был снят с должности командующий ВВС ЧФ генерал-майор авиации В.А. Русаков. Он был назначен на должность заместителя командующего ВВС Балтийского флота и погиб в авиакатастрофе в июне 1942 г. Его преемником на посту командующего ВВС ЧФ стал 30-летний генерал Николай Остряков, до того занимавший должность заместителя командующего ВВС Тихоокеанского флота.

О нем хотелось бы рассказать особо. В 1932 г. он окончил школу летчиков Гражданского воздушного флота в Москве, после чего стал инструктором парашютного дела. В числе первых советских парашютистов Острякову было присвоено звание мастера парашютного спорта СССР. В июне 1934 г. его призвали в армию, где он служил фактически в той же должности — инструктором парашютно-десантной службы спецшколы НКВД Украинского округа. Тем не менее Николай не утрачивал навыков летного дела, и когда в ноябре 1936 г. он написал рапорт с просьбой направить его воевать в Испанию, его назначили на должность пилота бомбардировщика СБ. Свое летное мастерство Остряков продемонстрировал 29 мая 1937 г., когда сумел поразить двумя бомбами немецкий

«карманный линкор» «Дойчланд». Корабль получил серьезные повреждения, из состава его экипажа 23 человека погибли, а еще 83 получили ранения (8 из них позднее скончались). Подобного успеха в борьбе с крупными кораблями кригсмарине советская авиация не добивалась за все время Великой Отечественной войны. Николая назначили командиром эскадрильи, а после возвращения из Испании в декабре того же года — командиром 71-й авиационной бригады ВВС ЧФ, которая в мае 1938 г. была переформирована в хорошо знакомый нам 40-й бап. В августе 1939 г. Остряков получил должность заместителя командующего ВВС ТОФ, одновременно окончив курсы усовершенствования при Военно-морской академии. Все, кто знал Николая Острякова, единогласно говорили о нем не только как об умелом летчике (в период командования ВВС ЧФ он сумел освоить истребитель Як-1 и совершил на нем более 100 боевых вылетов, одержав одну победу в группе), но и как о талантливом организаторе и тактике. В обращении с подчиненными новый командующий умело сочетал требовательность с вниманием и заботой. Как мы увидим, все это дало прекрасные результаты.

После получения приказа о новом назначении Н.А. Острякову пришлось срочно вылететь на своем ДБ-3 из Владивостока в Севастополь. Прием должности в условиях потери управления и отступления занял довольно много времени и завершился только к 4 ноября. Спустя три дня Остряков докладывал командующему авиацией ВМФ С.Ф. Жаворонкову:

«Пользуясь случаем надежной связи, докладываю о произошедшем в последние дни:

Авиагруппа капитана Мелихова (имеется в виду Фрайдорфская авиагруппа. — М.М.) за период боев под Перекопом с 23 сентября по 23 октября потеряла 81 самолет. В эскадрильях осталось по 2 — 4 самолета; поэтому с отходом на аэродромы Главной базы (Севастополя. — М.М.), авиагруппа расформирована обратно в свои полки.

В полку Шаралова (62-й смап. — М.М.) осталось 9 самолетов, из них 3 Пе-2 передал в эскадрилью Цурцумия (5-я эскадрилья 40-го бап. — М.М.). Истребители посадил прикрывать Новороссийск...

Почти 50% материальной части, находящейся в районе Главной базы, не в строю. Сейчас заставил работать по восстановлению круглые сутки, но напряженная работа последних дней не дает быстро выправить положение.

Боевые действия ВВС:

После прорыва фронта на Перекопском направлении, отводил группу Мелихова по мере отхода армии, не прекращая боевых действий. 2 ноября оставил аэродромы Кача, Бельбек, Карагоз (авиагарнизоны Сарабуз, Евпатория, Кача взорвали и сожгли). С подходом к Севастополю противник стянул в районе Сарабуза большое количество бомбардировочной авиации и начал активно действовать по нашим кораблям и транспортам.

Большая часть истребительной авиации (советской. — М.М.) занята несением барража над транспортами и штурмовыми действиями по аэродромам противника...

Из числа наших бойцов сформированы три батальона пехоты, которые дерутся на подступах к Севастополю.

Ваше приказание о наведении порядка в работе штаба выполняю, в этом мне помог полковник Бартковский (начальник штаба ВВС ВМФ. — М.М.) Все ответы на ваши запросы, а также ряд донесений вам в виде коротких докладов о работе ВВС ЧФ посылаю регулярно».

Из документа ясно, что обстановка в воздухе над Крымом в начале ноября давала мало поводов для оптимизма. ВВС 51-й отдельной армии (Приморская армия собственных ВВС не имела) отошли на Керченский полуостров, а затем на Кавказ, а ВВС Черноморского флота пришлось разделить. 2 ноября из Карагоза на кавказские аэродромы станицы Крымская и Гостигаевская убыли 2-й мтап, 40-й бап и бомбардировочная эскадрилья 62-го смап. Истребительные эскадрильи 62-го смап перелетели в Анапу. Вскоре за ними последовали 119-й мрап (перебазировался из Севастополя в Поти), 18, 45 и 64-я омраэ (из района Керчи в Поти и Геленджик). Наконец, незадолго до падения Керчи (16 ноября) в Новороссийск перелетели остатки 93 и 101-й отдельных истребительных эскадрилий. К концу месяца на их базе был развернут новый (3-й) истребительный авиаполк на самолетах старых типов (И-15бис, И-16). Еще раньше, в конце сентября, на Кавказе на базе сокращенных эскадрилий 8 и 9-го иап начал формироваться 7-й истребительный авиаполк, но из-за больших потерь в частях 1-й линии и трудностей с получением новой авиатехники он реально вошел в боевой состав не раньше начала декабря. Впоследствии все три «кавказских» истребительных авиаполка являлись источником пополнения для Севастопольской авиационной группы. Что же касается бомбардировщиков ВВС ЧФ и 51-й отдельной армии, действовавших

с аэродромов Кавказа, то их в контексте рассматриваемых боев за Севастополь можно было почти не учитывать. Расстояние от ближайшего кавказского аэродрома в Анапе до Севастополя составляло 300 км, что намного превышало радиус действия любого советского истребителя того времени. Посылка же без истребительного сопровождения была чревата большими потерями и осуществлялась лишь в исключительных случаях.

Наибольшую трудность представляет определение реального количества самолетов ВВС ЧФ, сосредоточенных на аэродромах в районе Севастополя к началу обороны города. Казалось бы, в этом ничего сложного нет — по всем изданиям советского периода кочуют сведения, что на 1 ноября Севастопольская авиагруппа насчитывала 41 истребитель (7 Як-1, 10 И-16, 15 И-153 и 9 И-5), 10 штурмовиков (4 Ил-2 и 6У-26) и 31 морской разведчик (5 ГСТ и 26 МБР-2) — всего 82 машины. Источником этой информации является «Отчет ВВС Севастопольского оборонительного района за период с 1.11.1941 по 22.2.1942». Непонятно, почему большинство исследователей прошли мимо того факта, что писавшийся в конце февраля 1942 г. отчет может не совсем верно трактовать расстановку сил по отношению к событиям четырехмесячной давности.



У-2 готовится взлететь с аэродрома на окраине Севастополя.

Убедиться в этом достаточно просто, если поднять доклады о боевом и численном составе ВВС ЧФ периода конца 1941 г. В донесении на 7 ноября содержатся следующие цифры:

Таблица 2.1

**БОЕВОЙ И ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ ВВС ЧФ
В РАЙОНЕ СЕВАСТОПОЛЯ НА 7.11.1941 Г**

Соединение	Часть (под-разделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
62-я иабр	8-й иап	Чоргунь	Як-1 ЛаГГ-3 МиГ-3 И-16 И-153 И-156ИС	2/2 9/4 1/1 5/3 10/7 3/3
	9-й иап	Чоргунь, Херсонес-ский маяк	МиГ-3 Як-1	11/11 15/10
	32-й иап	Херсонес-ский маяк	Як-1 МиГ-3 И-16 И-153	1/1 5/3 13/6 12/10
Отд. части	11-й шап	Байдары	И-5 И-153	11/8 2/2
	2-я аэ 18-й шап	Херсонес-ский маяк	Ил-2	6/4
	60-я мрээ	бух. Матю-шенко	МБР-2	18/16
	80-я мрээ	бух. Матю-шенко	гст МТБ-2	7/6 1/1
	95-я онбаэ	Байдары	У-26 Р-5	5/4 1/1
Итого				
Бомбардировщиков				—
Ночн. бомбардировщиков		ч		6/5
Штурмовиков				6/4
Истребителей				99/71
Морских разведчиков				26/23
Всего				137/103

Однако даже число 137 не является истинным, если говорить о 1, а не о 7 ноября. За этот период Севастопольская авиагруппа в боях уже успела лишиться примерно 20 самолетов. Кроме того, по состоянию на 1 ноября в севастопольской бухте Матюшенко все еще находился 119-й мрп, насчитывавший по меньшей мере 16 МБР-2. Таким образом, общее количество советских самолетов на аэродромах Севастополя к началу обороны города достигало примерно 170 машин (в том числе примерно 130 исправных), что более чем вдвое превосходит цифру из вышеупомянутого «Отчета». Это составляло почти половину от общего состава ВВС ЧФ (на 7.11.1941 367 боевых самолетов) и две трети их истребителей (всего 153 машины).

Люфтваффе располагало большими силами. За боевые действия в Крыму и бассейне Черного моря по-прежнему отвечал штаб IV авиационного корпуса (генерал авиации Kurt Pflugbeil), которому были подчинены в полном составе бомбардировочные эскадры KG 27 (группа III/KG 27 прибыла из Германии в начале ноября), KG 51 и 6-я (торпедоносная) эскадрилья эскадры KG 26. Эскадры были достаточно потрепаны и вместе вряд ли насчитывали более 100 исправных бомбардировщиков. Впрочем, и это количество было достаточно большим для решения всех возможных задач в Крыму, если бы не решение главного командования люфтваффе о перераспределении соединений в связи с ожидающимся окончанием «русской кампании». В соответствии с ним эскадры KG 54 и KG 55, входившие до того в состав V авиакорпуса 4-го воздушного флота, между 10 и 18 ноября перебазировались во Францию. 30 ноября ушел в Брюссель и сам штаб корпуса. Это означало, что теперь IV авиакорпус со своими немногочисленными силами должен взять на себя ростовское и харьковское направления, где в течение всего рассматриваемого периода продолжались ожесточенные бои. Выгодное расположение аэродромов в районе нижнего течения Днепра (Кировоград и Запорожье) позволяло немецким бомбардировщикам с одинаковой легкостью достигать и района Севастополя, и района Ростова-на-Дону. «Севастопольскую» специализацию имели только группы III/KG 27 и III/KG 51, располагавшиеся на аэродромах Херсона и Николаева. Практически то же можно сказать и про эскадрилью дальней разведки — из шести эскадрилий 4-го воздушного флота против Крыма на первых порах непосредственно действовала только эскадрилья 3(F)/121, базировавшаяся в Николаеве.

Роль главной силы, поддерживавшей войска на поле боя, играли группы пикирующих бомбардировщиков I и III/StG 77.

Ориентировочное число самолетов в них составляло 50 — 60. С 4 ноября группы находились на аэродроме Спат в пригороде Сарабуза, но в 20-х числах 1-й группе пришлось перебазироваться на харьковское направление. Меньше всего имелось истребителей. Из четырех истребительных групп и двух эскадрилий IV авиакорпуса в Крыму действовали только штабная эскадрилья и 3-я группа эскадры JG 77, располагавшие примерно 30 — 40 машинами. Таким образом, немецкая авиационная группировка, действовавшая в Крыму на начало ноября, состояла из 100 двухмоторных, 60 одномоторных бомбардировщиков, 40 истребителей и 10 разведчиков — всего около 200 боевых самолетов, не считая гидросамолетов и ближних разведчиков сухопутных войск. Таким образом, в соотношении сил сторон сохранялся традиционный дисбаланс: немцы имели значительно больше бомбардировщиков, советская сторона — истребителей. Последнее, как и раньше, компенсировалось лучшим качеством немецких самолетов, более высокой подготовкой и опытом основной массы пилотов.

Первым днем обороны Севастополя считается 30 октября. Вечером того дня 102-мм береговая батарея № 54, расположенная южнее Саки, открыла огонь по колонне бригады Циглера, двигавшейся по дороге вдоль побережья. Немцы блокировали батарею небольшими силами и двинулись дальше на юг. 1 ноября немецкие передовые отряды почти без сопротивления захватили Симферополь и Бахчисарай, находившийся всего в 30 км от центра Севастополя. В тот же день начались ожесточенные бои между морской пехотой и передовыми отрядами 54-го немецкого корпуса, пытавшегося продвинуться вдоль обеих дорог, ведущих от Бахчисарая в глубь советской обороны. Тем временем 31 октября состоялось заседание Военного совета Приморской армии, на котором большинство участников проголосовали за отход армии к Севастополю. Захват немцами Симферополя помешал армии осуществить намеченный план по кратчайшему направлению, вследствие чего войскам пришлось отойти в район Ялты и только затем двинуться на запад по Приморскому шоссе. К счастью, в результате стойкой обороны передовых частей армии прорыв удалось осуществить, но главные силы прибыли в город только 6 — 8 ноября. Все это время оборону северо-восточнее города удерживали слабые силы моряков, которых поддерживали береговые и зенитные батареи.

Командование, которое все еще не обрело уверенного управления войсками, первоначально довольно мрачно оценивало перспективы обороны главной базы флота. Прибыв-

ший в Севастополь 3 ноября командующий войсками Крыма вице-адмирал ПИ. Левченко дал указание *«продержаться дней семь-десять, чтобы эвакуировать все ценное»*. На следующий день прошло заседание Военного совета войск Крыма и Черноморского флота, на котором было принято решение попытаться перейти к длительной обороне Севастополя и Керченского полуострова, для чего создавались оборонительные районы — Севастопольский и Керченский. Их командующими назначались генерал-майор И.Е. Петров (командующий Приморской армией) и генерал-лейтенант П.И. Батов (заместитель командующего войсками Крыма) соответственно.

Впрочем, надежду на успешный исход обороны разделяли далеко не все. Командующий ЧФ Ф.С. Октябрьский, которого Ставка ВГК обязала находиться в Севастополе, 5 ноября докладывал:

«Положение Севастополя под угрозой захвата... Противник занял Дуванкой — наша первая линия обороны прорвана, идет бой, исключительно активно действует авиация... Севастополь пока обороняется стойко частями флота, гарнизона моряков. Прорвав фронт в районе Ишуня, противник рассеял крымские армии, остатки которых до сих пор бродят по горам Ай-Петри. Противник занял Евпаторию, Феодосию, Алушту и другие пункты. Севастополь до сих пор не получил никакой помощи ар-



**Командующий Отдельной Приморской армией
генерал-майор И.Е. Петров (в центре) среди солдат и офицеров
25-й стрелковой дивизии.**

мии. Мною брошено все, что было, на оборону базы. Резервов больше нет. Одна надежда, что через день-два подойдут армейские части: если этого не будет, противник ворвется в город. Исходя из обстановки, мною было написано два донесения о положении и принятых мерах. Несмотря на столь серьезное положение, я до сих пор не получил никаких руководящих указаний от своего Наркома. Как же действовать в данной обстановке? Правильно я действую или нет? Утверждены мои мероприятия или нет? Докладываю третий раз, прошу подтвердить, правильны ли проводимые мной мероприятия. Если вновь не будет ответа, буду считать свои действия правильными... Если обстановка позволит довести дело эвакуации до конца, после выполнения намеченного плана ФКП (флагманский командный пункт. — М.М.) флота будет переведен в Туапсе, откуда будет осуществляться руководство флотом и боевыми действиями на Черноморском и Азовском театрах».

Под «намеченным планом» Октябрьский подразумевал практически полный отвод на Кавказ кораблей, авиации, зенитной артиллерии, всех запасов, мастерских и судоремонтного завода. Фактически командующий ЧФ пытался максимально отдалиться от вопросов обороны города, поскольку не верил в ее успех и боялся ответственности за провал. Не приходится сомневаться, что полное осуществление этого замысла привело бы к падению Севастополя, даже при условии храбрости обороны его немногочисленными наземными войсками.

Опасность этого была вполне очевидна для наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова. Вопреки заявлениям Октябрьского он внимательно следил за развитием обстановки вблизи главной базы ЧФ и понимал всю важность создания там дееспособного органа управления. Единственным таким органом в вопросе обороны Севастополя он считал штаб и Военный совет Черноморского флота. Только они могли оперативно пополнять ряды защитников города за счет личного состава ВМФ, наладить снабжение из кавказских портов, привлечь для поддержки войск боевые корабли и морскую авиацию. Такое решение вполне устраивало и Генеральный штаб, которому хватало забот на многочисленных сухопутных фронтах. В результате в ночь на 7 ноября вице-адмиралу Г.И. Левченко была отправлена директива Ставки ВГК № 1882:

«С целью оковывания сил противника в Крыму и недопуска его на Кавказ через Таманский полуостров Ставка Верховного Главнокомандования приказывает:

1. Главной задачей ЧФ считать активную оборону Севастополя и Керченского полуострова всеми силами.

2. Севастополь не сдавать ни в коем случае и оборонять его всеми силами.

3. Все три старых крейсера и старые миноносцы держать в Севастополе. Из этого состава сформировать маневренный отряд для действий в Феодосийском заливе по поддержке войск, занимающих Ак-Монайские позиции.

4. Отряду Азовской флотилии поддерживать войска Ак-Монайской позиции с севера.

5. Линкор, новые крейсера базировать в Новороссийск, используя для операций против берега, занятого противником, и усиления отрядов старых кораблей. Базирование эсминцев — по вашему усмотрению.

6. Части зенитной артиллерии из оставленных районов использовать для усиления ПВО Новороссийска.

7. Организовать и обеспечить перевозку в Севастополь и Керчь войск, отходящих в Ялту, Алушту и Судак.

8. Истребители, штурмовики и часть самолетов МБР оставить в Севастополе и Керчи, остальную авиацию использовать с аэродромов СКВО (Северо-Кавказского военного округа. — **М.М.**) для ночных ударов по аэродромам, базам и войскам противника в Крыму.

9. Эвакуировать из Севастополя и Керчи на Кавказ все ценное, но ненужное для обороны.

10. Руководство обороной Севастополя возложить на командующего ЧФ тов. Октябрьского с подчинением вам. Зам. командующего ЧФ иметь в Туапсе — начальника штаба ЧФ.

11. Вам (Левченко. — **М.М.**) находиться в Керчи.

12. Для непосредственного руководства обороной Керченского полуострова назначить генерал-лейтенанта Батова».

После этого в умах многочисленных военачальников возникли ясность и твердость. 9 ноября Октябрьский вступил в командование Севастопольским оборонительным районом (СОР). Левченко находился в Керчи вплоть до ее падения 16 ноября. Спустя три дня командование войсками Крыма было расформировано за ненадобностью, а СОР напрямую подчинен Ставке ВГК. Вице-адмирал Левченко за провал обороны в Крыму был отдан под суд, после чего снят с должности заместителя наркома ВМФ и понижен в звании до капитана 1-го ранга. Тем же, кто отвечал за оборону Севастополя, удалось избежать подобной судьбы — тогда благодаря их энергии и организаторским способностям город удалось отстоять.

Глава 2

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ВОЗДУХЕ В НОЯБРЕ. ОТРАЖЕНИЕ ПЕРВОГО ШТУРМА СЕВАСТОПОЛЯ

Бои у Севастополя между 1 и 21 ноября вошли в российскую историографию как отражение первого штурма города. Германские историки это штурмом не считают, предпочитая называть «попыткой взять Севастополь с ходу». Вне зависимости от определения обе стороны сходятся на том, что в период с 1 по 9 ноября главный удар наносился войсками 54-го корпуса с севера и северо-востока, но он разбился о сопротивление моряков. Одновременно в город по ялтинскому шоссе прорвались соединения Приморской армии (25, 95, 172-я стрелковые, 2,40, 42-я кавалерийские дивизии — всего 19 894 человека, 10 танков Т-26, 152 орудия, 200 минометов), которые значительно усилили сухопутную оборону. Их преследовали дивизии немецкого 30-го корпуса (22 и 72-я). После небольшой перегруппировки 11 ноября войска Манштейна продолжили атаки, на этот раз нанося главный удар с юго-востока. В ходе десятидневных боев немцам удалось дойти до Балаклавской бухты, но прорвать советскую оборону и взять Севастополь, до центра которого оставалось всего 12 километров, они не смогли.

С точки зрения действий авиации штурм также имеет хорошо заметное деление на два этапа. Первый, продолжавшийся до 7 — 8 ноября, был, пожалуй, наиболее тяжелым. Главной задачей импровизированной севастопольской авиagrппы являлось нанесение ударов по подходившим к городу колоннам немецких войск. Германские самолеты поддерживали свои войска на поле боя, но немалое число их вылетов в этот период приходилось на бомбардировку портов, включая гавань Севастополя. Поскольку войска обеих сторон находились в движении и сеть постов наведения авиации была почти не развернута, истребителям люфтваффе оказалось весьма

затруднительно вести борьбу за господство в воздухе. Даже несмотря на тот факт, что наступающие немецкие войска постоянно подвергались налетам советской авиации, пилоты «мессершмиттов» предпочитали летать почти исключительно на «свободную охоту». В ряде случаев они осуществляли прикрытие своих ударных машин, но непосредственно над Севастополем делали это крайне неохотно. В результате встречи между истребителями сторон происходили в основном, когда советская авиация наносила удары по вражеским аэродромам, между советскими истребителями и немецкими бомбардировщиками — при попытках немцев бомбить советские корабли в севастопольском порту. Поэтому имеет смысл рассматривать действия сторон по отдельности.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ВОЗДУХЕ 1—7 НОЯБРЯ 1941 Г.

Штурмовые и бомбардировочные действия советской авиации

Сама организация и тактика действий советской авиации против немецких наземных войск в этот период претерпела мало изменений по сравнению с сентябрем-октябрем 41 -го. Главную роль по-прежнему играли немногочисленные штурмовики Ил-2 18-го шап (полк имел две эскадрильи, одна из которых базировалась на Кавказе и принимала участие в боях на ростовском направлении) и устаревшие истребители — И-5 11-го шап и И-16 3-й эскадрильи 8-го иап. К началу боев за Севастополь 18-й шап дислоцировался на аэродроме Херсонесский маяк, где также находились истребители 32-го иап, осуществлявшие сопровождение. В ряде случаев для выполнения этой же задачи привлекались «яки» и «миги» 9-го иап, находившиеся до 2 ноября на аэродроме Бельбек, а затем также переместившиеся на Херсонес. И-5 11-го шап и У-26 95-й онбаэ летали с полевой площадки Байдары, находившейся юго-восточнее Балаклавы. После взлета они шли к аэродрому Чоргунь, где к ним пристраивались самолеты 8-го иап. Все истребители старых типов кроме И-5 оснащались направляющими для реактивных снарядов РС-82 и замками для подвески 25 и 50-кг авиабомб. Удары наносились с высот 400 — 600 м, с пологого пикирования, как правило, с двух заходов. На первом самолеты заходили поперек дороги и старались подбить «эрэсами» головную и замыкающую машины

колонны, на втором заходе вдоль дороги бомбами и пушечно-пулеметным огнем уничтожались машины в центре колонны, а также живая сила. Как правило, соотношение между ударными и сопровождающими самолетами было 1:1. По сравнению с периодом боев над Перекопом общий состав ударных групп уменьшился. Если раньше в одну группу могло входить до 25 — 30 самолетов, то теперь, как правило, не больше 12 — 16, а со второй половины ноября — 6 — 8. Тем не менее в условиях отсутствия стабильного фронта и системы наблюдения за воздушной обстановкой такие налеты, как правило, оказывались внезапными и наносили немцам довольно чувствительные потери.

1 ноября советская авиация нанесла пять ударов по немецким колоннам в районе станции Альма и Бахчисарай. О силе этих ударов легко получить представление, если учесть, какие самолеты принимали в них участие: 37 И-153, 3 И-16, 10 истребителей новых типов и 6 Ил-2. По донесениям летчиков, им удалось уничтожить один танк и сжечь три автомашины. В одном из вылетов советские самолеты вели воздушный бой с «мессершмиттами». Поврежденный И-16 сел на своей территории, но, поскольку немецкие заявки на его сбитие отсутствуют, можно предположить, что причиной посадки стали неполадки в моторе.

На следующий день сила ударов возросла. В предрассветные часы 20 МБР-2 из 18,45 и 64-й эскадрилий, базировавшихся в районе Керчи, бомбардировали находившиеся на отдыхе немецкие войска в районе станции Альма. Днем 18 вылетов совершили штурмовики Ил-2, 9 — И-5 и 28 — истребители различных типов. Советские самолеты четырежды атаковали вражеские колонны у Бахчисарая, доложив об уничтожении 20 автомашин. В единственном воздушном бою со случайно оказавшейся поблизости группой Vf-109 обер-ефрейтору Францу удалось сбить Ил-2 лейтенанта А.Ф. Борисова. Горящий штурмовик сел на занятой немцами территории, но летчика укрыли местные жители, и впоследствии ему удалось выйти к своим. Немцы также потеряли в этот день один «мессершмитт», разбившийся при приземлении на временной посадочной площадке Толкунчак в Северном Крыму. Его пилот — унтер-офицер Шмидт — не пострадал.

В ночь на 3 ноября немецкие войска на северных подступах городу бомбили 21 МБР-2 и 18 ДБ-3. Бомбардировщик лейтенанта Беликова из вылета не вернулся, и его судьба неизвестна до сих пор. Днем состоялось всего два штурмовых удара (9 Ил-2 и 16 истребителей), в результате которых было

повреждено несколько орудий и бронемашин, выведено из строя до роты пехоты. Немецкие истребители в этот день в основном действовали на керченском направлении, где потеряли в воздушных боях две машины.

Еще днем 3 ноября часть группы III/JG 77 перебазировалась на недавно захваченный аэродром Симферополя, а группы эскадры StG 77 — на аэродром Спат у Сарабуза. Это не осталось незамеченным нашей воздушной разведкой. В штабе ВВС ЧФ решили нанести по ним воздушный удар. В 14.15 шесть Ил-2 в сопровождении 10 И-153 атаковали аэродром Симферополя, где, по донесению, уничтожили на земле 10 — 12 вражеских машин. Еще один четырехмоторный самолет был сбит «чайками» в воздухе. Немцы своих потерь ни на земле, ни в воздухе не признали, но остается фактом, что на следующий день все их истребители перебазировались из Симферополя на расположенный в 20 км севернее Сарабуз. На обратном пути советские штурмовики обнаружили в районе Аткачи большую вражескую колонну, из состава которой уничтожили две автомашины. Подвиг в этом бою совершил летчик-штурмовик 18-го шап Михаил Талалаев.

«Удар восьмерки «ильюшиных» был внезапным и точным, — писал в своих мемуарах командир 3-й эскадрильи 8-го иап К.Д. Денисов. — Но на выходе из пикирования после второй атаки загорелся самолет младшего лейтенанта Н. И. Николаева. Летчик повел машину на посадку и вскоре уже стоял у горящего самолета совсем недалеко от атакованной колонны. Увидев это и понимая, что гитлеровцы вот-вот навалятся на боевого друга, Талалаев принял смелое, весьма рискованное решение: садиться!

Самолет катился по земле, из-за неровностей почвы его бросало из стороны в сторону, но вот машина остановилась. Какими же медленными показались те секунды, вспоминал потом Талалаев. А Николаев прыгнул на плоскость Ил-2, ударом ноги, а затем ножом вскрыл верхний люк фюзеляжа и втиснулся в самолет. Какое совпадение: именно на этом месте, когда штурмовики последующих серий стали двухместными, стали оборудовать кабину стрелка.

Длинный разбег, отрыв самолета от земли, уборка шасси. Прямо над головами бежавших к догоравшему «илу» фашистов Михаил сделал разворот и взял курс на юго-запад. Группу Кичигина он уже не увидел: отработав свое, она ушла.

Неожиданно справа появились два Me-109. Выполнив маневр, они вышли в заднюю полусферу штурмовика и начали с

ним сближаться. Пришлось буквально притереть машину к земле и на максимальном режиме уходить от преследования. Но вот показался Севастополь.

— «Ястребы», я «Шарик»! — услышали в наушниках тревожный голос штурмовика летчики-истребители, барражирующие над Главной базой. — Прошу помощи. На хвосте висят два «мессера»!

— Идем, «Шарик», идем, держись, браток! — было ответом. Два «яка» ринулись в атаку, и «мессеров» словно ветром сдуло.

Только после этого Михаил почувствовал, что он весь мокрый от пота, а когда взглянул на плоскости своего «ильюшина», то увидел в них множество пробоин. Надо же! Напряжение было так велико, что не воспринял вражеской атаки, не почувствовал попаданий в самолет вражеских очередей!

«Да, но жив ли Николаев? Ведь он ничем не защищен», — мелькнула тревожная мысль.

Штурмовик сделал над аэродромом круг, затем второй — все работало нормально. Можно садиться. Когда Талалаев зарулил самолет на стоянку, его окружила большая группа летчиков и техников, до которых дошел слух, что самолет Талалаева сбит. Но каково же было их удивление, когда из фюзеляжа показался Николаев. Растроганный самоотверженностью своего спасителя, он крепко его расцеловал. Талалаева поздравил весь полк, а вскоре весть о его благородном поступке облетела не только Севастопольский гарнизон, но и другие части военно-воздушных сил флота.

Увы, далеко не всякий раз летчикам удавалось так счастливо спастись, как в этом. Почти одновременно для атаки вражеских колонн в районе Сарабуза вылетели пять Ил-2. Истребителей сопровождения не хватало, потому в нарушение обычной практики сопровождать штурмовики вылетели лишь четыре машины. Встретив немецкую колонну, они успели уничтожить автомашину с пехотой и бензоцистерну, когда в воздухе показались «мессершмитты», поднятые по тревоге после налета на их аэродром. Немцы имели решающее превосходство в воздухе. Три немецких пилота, фамилии которых мы укажем ниже, доложили о сбитии трех Ил-2, что на практике обернулось потерей машин сержантов Вязанского и Горжарьяни. Остальным удалось оторваться, но при посадке на аэродроме Херсонесский маяк третий Ил-2, по-видимому, поврежденный в воздушном бою, упал с обрыва в море. К счастью, пилоту удалось спастись.

С этим боем связана одна из легенд немецкой авиации —

про неофициальные воздушные победы немецкого «аса № 1» того периода Вернера Мельдерса. Как известно, после того как 15 июля 1941 г. он сбил свой 115-й самолет и получил Рыцарский крест с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами, своим личным распоряжением главнокомандующий люфтваффе рейхсмаршал Геринг запретил Мельдерсу летать на боевые задания. С октября полковник Мельдерс, ставший генерал-инспектором истребительной авиации люфтваффе, находился на крымском участке фронта, где руководил действиями истребительных и пикировочных групп при прорыве ишуньских позиций. Тем не менее нашелся пилот, который утверждал, что сбивал советские самолеты в паре с Мельдерсом и после запрета. Им оказался обер-фельдфебель Г. Кайзер из III/JG 77. Он вспоминал:

«Я неудачно атаковал Ил-2 и после приземления доложил об этом в штаб группы по телефону. После небольшой паузы я услышал, что здесь находится оберет Мельдерс и мне приказано поступить в его распоряжение. Не поверив своим ушам, я переспросил. Но сказанное оказалось не шуткой. Мы знали, что лучший ас командует тактическим соединением и фюрер запретил ему боевые вылеты за линию фронта. Тем не менее он втихаря нарушал приказ, чему я оказался свидетелем на следующий день.

Мы вылетели только вдвоем. Вблизи фронта показалась шестерка Ил-2, шедшая без прикрытия на штурмовку в район долины Бельбек. По радио я услышал короткий сигнал предупреждения. Командир переходил в атаку, а я, прикрывая его, шел сбоку.

Стремительный вираж, и под углом 30 его очередь вписалась в русский штурмовик в районе кабины. Неприятельский самолет тут же вспыхнул и упал. В следующий момент раздался его голос: «Видел, как я сделал это? Атакуй следующего!»

Я выполнил его прием, и Ил-2 врезался в землю. «Повтори!» Почти как в учебном бою: тот же заход на цель, короткая очередь, и третий штурмовик падает горящим. От первой атаки Мельдерса прошло менее 12 минут.

«Вот, видишь, ты тоже можешь это», — были его слова. Потом он развернулся в сторону своего аэродрома, и через полчаса мы благополучно приземлились... За бокалом шампанского мы отмечали боевые успехи. За столом сидели не оберет и обер-фельдфебель, а боевые товарищи, которых объединяла общая задача».

Ко всему вышеизложенному следует добавить следующее. В своих мемуарах Г. Кайзер относит вышеописанный вылет к 8

ноября, что явно не соответствует ни советским, ни немецким документам. В тот день немецкие истребители действовали на керченском направлении, а ВВС СОРа никаких потерь не понесли вовсе. Данные о сбитии Кайзером двух Ил-2 8 ноября внесены в книгу, посвященную истории 77-й истребительной эскадры, исключительно на основании его слов. В то же время по журналу боевых действий он сбил один И-153 и один Ил-2 4 ноября. Еще один Ил-2 сбил унтер-офицер Бергер. Если предположить, что в журнале была скрыта воздушная победа Мёльдерса, все как будто встает на свои места. На то, что воздушный бой имел место раньше указанной Кайзером даты, наводит и тот факт, что единственной потерей Ил-2 авиагруппы СОРа между 5 и 30 ноября стала машина, упавшая в море при посадке на аэродроме Херсонесский маяк 6 ноября.

Увы, неудачным налетом на колонну в районе Сарабуза неприятности советской стороны в тот день не закончились. В 17.00 для атаки аэродрома в окрестностях этого же города вылетело 6 И-153 в штурмовом варианте в сопровождении двух И-16. Лететь в этот растревоженный улей такими силами было равносильно самоубийству. Тем не менее летчикам удалось проштурмовать стоявшие на летном поле немецкие самолеты, доложив об уничтожении 15 из них. На отходе их ата-



Летчики эскадры JG77. В центре обер-лейтенант В. Эрнс и обер-фельдфебель Г. Кайзер.

Сбит Як-1 (лейтенант Иванов), повреждено два других, а при посадке упал в море Ил-2. Его пилот Симонов получил тяжелые ранения. Вкупе с Як-1 летчика Пичко, не вернувшимся с утренней воздушной разведки, авиагруппа СОРа лишилась за день восьми боевых самолетов. Весьма характерно, что шесть из семи воздушных побед, одержанных в эти сутки группой III/JG 77, приходились на асов: обер-лейтенанта Уббена (55 и 56-я победы), фельдфебелей Шекеля (24-я), Пичлера (14-я), Искена (14-я) и обер-лейтенанта фон Верена (10-я).

7 ноября — в день 24-й годовщины революции и исторического парада в Москве — активность авиации сторон была незначительной. Лишь один раз во второй половине дня два Ил-2 и шесть И-16 слетали на штурмовку немецких войск. Остальные вылеты были направлены на прикрытие порта и воздушную разведку. Из нее не вернулось два «яка» (летчики Черновой, Милохин). Не исключено, что один из них стал жертвой фельдфебеля Искена, который в этот день доложил о своей 15-й победе — сбитом Ил-2. «Мессершмитт» самого Искена был подбит огнем с земли и разбился при вынужденной посадке в районе Бельбека на территории, уже занятой немцами. Пилот при этом не пострадал. Вот как он вспоминал события того дня:

«Из Сарабуза мы постоянно летали на Севастополь. В тот день я шел достаточно низко над землей и получил пробоину в масляном радиаторе. Наверное, это был осколок зенитного снаряда. Через короткий промежуток времени мой двигатель остановился, и я вынужден был пойти на вынужденную посадку в долине Бельбека. Но места для такой посадки там не было, так как свободные участки были очень маленькими и узкими, не длиннее 100м, и повсюду стояли деревья. Чтобы сократить пробег, я решил задеть плоскостью за дерево. Раздался ужасный грохот, моя машина начала разваливаться, треща по всем швам. Охваченный страхом, я выскочил из кабины, но до сих пор страх этот был безосновательным, так как самолет уже не летел и не загорелся. Зато теперь у меня появились другие причины для страха. Как будто я слышал команду громкоговорителю. По-немецки ее можно выразить так: «Внимание! Там в зеленой полосе установлены мины!» Итак, я приземлился посреди минного поля, и теперь я действительно испугался, потому что по этому полю до своих мне как-то надо было пробежать около 100 м. Я шел так осторожно, как только мог, и внимательно смотрел, не торчит ли что-нибудь из-под земли. Однако я выбрался благополучно. По дороге я почувствовал, что моя задняя часть сильно распухла, так как во время вынуж-

денной посадки я ударился копчиком. Потом меня на мотоцикле привезли назад в Сарабуз. В полдень позвонил командир и спросил, готов ли я снова встать в строй. Я ему ответил, что абсолютно готов к полетам. Тогда я стал его «качмареком» и получил новый самолет. После этого вскоре мы опять вылетели на задание.

Во время полета я заметил, что температура охлаждающей жидкости постоянно растет. Я доложил об этом командиру. По радио я получил ответ: «Ну что, теперь трусим?» — «Нет никакой трусости, машина действительно не в порядке». Затем мы приземлились на площадке подскока под Севастополем, и там техники установили, что на радиаторе перепутаны шланги. Через короткое время неполадки были устранены, и мы полетели на Севастополь, где мне посчастливилось сбить еще Ил-2».

Поддержка немецкой авиацией своих войск

Полностью осветить действия немецкой авиации над полем боя в период с 1 по 7 ноября весьма затруднительно. Известно, что удары наносились небольшими группами самолетов (по 6 — 8) по отдельным узлам сопротивления до трех-четырёх раз в день. Так, 1 ноября позиции 54-й береговой батареи, преградившей дорогу мотобригаде Циглера, бомбили восемь Ju-87. Утром следующего дня налет был повторен, после чего на батарее уцелело только одно орудие, и к вечеру противнику удалось ворваться в ее расположение. Таким же точечным ударам — небольшим по составу привлеченных



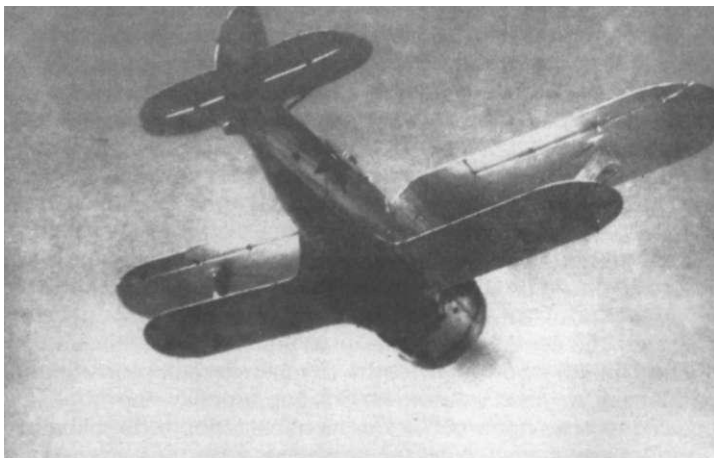
«Хейнкели» эскадры KG27 на полевоm аэродроме, ноябрь 1941 г.

сил, но метким, а потому довольно эффективным — подвергались и другие опорные пункты передового рубежа обороны в районах Аранчи и Дуванкоя. Например, днем 5 ноября 10 Ju-88 в сопровождении четырех Vf-109 бомбили советские позиции в районе Бельбек — Мамашай. С учетом того, что немцы еще не успели подтянуть к городу тяжелую артиллерию, пикирующие бомбардировщики играли главную роль в уничтожении полевых фортификационных сооружений, без чего продвижение немецких войск вперед было бы вряд ли возможно.

Борьба в небе Севастополя

Более пристального изучения заслуживает противоборство в небе над самим Севастополем. Хотя большее внимание в тот период уделялось действиям по непосредственной поддержке войск, командование IV авиакорпуса не упускало шансов нанести потери кораблям и судам Черноморского флота в ходе эвакуации из портов Крыма. Так, 30 октября немецкая авиация потопила в порту Евпатории транспорт «Ураллес» (2598 брт) и сторожевой катер СКА № 045, 2 ноября у м. Айтодор — тральщик «Т-504», 4 ноября в Керчи — гидрографическое судно «Гидрограф» и транспорт «Рот-фронт» (1148 брт). Наносились удары и по портам Кавказа, которые на тот момент средствами ПВО практически не обладали. 2 ноября в результате налета 15 «юнкерсов» на Новороссийск серьезные повреждения получил новый крейсер «Ворошилов», танкеры «Куйбышев», «Вайен Кутурье», транспорт «Чапаев». Подобная активность бомбардировщиков люфтваффе, с одной стороны, а также переключение находившихся в районе Севастополя зенитной артиллерии и основной массы истребителей на борьбу с наземными целями, с другой стороны, оставляли немцам неплохую возможность настолько затруднить работу севастопольского порта, что крах обороны мог бы наступить по причине нехватки боеприпасов и пополнений.

Как же организовывалось прикрытие севастопольского порта? Главную роль в нем практически до конца обороны города играла 4-я эскадрилья (с февраля 1942 г. — 2-я) 8-го иап капитана И.Г. Чеснокова, вооруженная самолетами И-153. Эскадрилья практически весь период базировалась на аэродроме Херсонесский маяк (за исключением периодов с 3 по 8 ноября и с 1 по 4 декабря). Достаточно сказать, что за период с ноября 41 -го по июнь 42-го летчики подразделения провели 432 воздушных боя (в том числе 287 с «мессершмиттами»), в результате которых доложили об уничтожении 13 бомбарди-



«Чайки» 4-й эскадрильи 8-го иап играли важную роль в защите севастопольского порта от налетов авиации противника (фото из архива ТФ. Петрова).

ровщиков и 5 истребителей противника. Естественно, эти показатели могли бы быть много ббльшими, если бы эскадрилья была вооружена истребителями новых типов. В промежутках между вылетами на сопровождение ударных самолетов ПВО базы усиливали 1 и 5-я эскадрильи 32-го иап на «мигах» и «яках». 1-й эскадрилей командовал капитан Дмитрий Кудымов, 5-й — старший лейтенант Михаил Авдеев, но в начале обороны Севастополя его во главе группы из 14 летчиков отправили в тыл для перегонки новой авиатехники. На долю истребителей новых типов, несмотря на то что они сделали гораздо меньше вылетов, пришлось около половины воздушных побед.

По разработанным правилам прикрытие севастопольского порта одновременно должны были осуществлять от двух до четырех пар истребителей, эшелонированных по высотам в диапазоне от двух до шести тысяч метров. Кроме того, для усиления патруля назначались еще одна — две пары, находившиеся в готовности к немедленному взлету на земле. На практике даже такой, прямо скажем, небольшой наряд сил удавалось выделить крайне редко. Очень часто получалось, что количество атакующих советских истребителей заметно уступало числу немецких бомбардировщиков. Поскольку «чайки» не имели радиостанций, управлять их действиями на пер-

вых порах пытались выкладыванием полотнищ на земле — так, как это было предусмотрено довоенными уставами. Этот способ показал свою полную бесполезность, поскольку если нижняя пара еще могла что-то разглядеть, то верхние — точно нет. В конечном итоге все И-153 были дооборудованы радиостанциями силами техников из авиамастерских. Практически бесполезной оказалась в тот период радиолокационная станция РУС-2. Данные от нее передавались в штаб ПВО, но он перехватчиками не командовал (все истребители подчинялись исключительно штабу сухопутной авиагруппы) и связи с ними не имел. Кроме того, в условиях активной деятельности своей и вражеской авиации по наземным целям на расположенной вблизи линии фронта выделить группы немецких бомбардировщиков, идущих именно на бомбардировку порта, оказалось совсем не просто. Плохим на первых порах было и взаимодействие с зенитчиками, которые зачастую открывали огонь в тот момент, когда истребители готовились к атаке. Все это привело к тому, что деятельность советской авиации по защите севастопольского неба оказалась не слишком успешной. Вот краткая хроника событий:

1 ноября немецкая авиация (до 40 самолетов, включая обеспечивающие истребители) днем и вечером дважды бомбила корабли в порту. Получили повреждения тральщик «Т-405» и сторожевой катер СКА № 0140, погибли 6 и получили ранения 38 человек. Истребители по непонятной причине не оказали никакого противодействия нападавшим, но зенитчики доложили о сбитии одного Ju-87 и одного Vf-109.

Днем 2 ноября с аэродрома Бельбек на Херсонесский маяк перелетела часть 9-го иап, укомплектованного истребителями новых типов. Это позволило резко увеличить эффективность воздушной обороны. В тот день немецкая авиация десять раз небольшими группами атаковала город и порт, разрушив малярный цех судоремонтного завода и пять жилых домов. Корабли не пострадали. Погибли 9 мирных граждан, 41 человек получил ранения. Это не осталось безнаказанным. Лейтенант Катров из 9-го иап доложил о сбитии одного Ju-88, совместно с лейтенантом Елохиным — одного Vf-109. Старший лейтенант Ципалыгин из 8-го иап, летавший на «чайке», сбил Ju-88, летчики Максимов и Менаев по одному Fw-200 (очевидно, под ними подразумевались He-111), Спиров — один поплавковый самолет неустановленного типа. Немцы подтверждают потерю как минимум одного Ju-88 из эскадрильи 7/KG 51, причем два члена его экипажа пропали без вести, а два других — погибли.

Германское командование учло этот урок, вследствие чего на следующий день над Севастополем появилось только два «юнкерса», сбросивших бомбы с большой высоты на аэродром Херсонесский маяк. В дальнейшем при налетах на порт и аэродром немецкие бомбардировщики придерживались следующей тактики: заходы делались с разных направлений со стороны моря (т.е. начиная с северо-западного до юго-западного). Высота бомбометания в хорошую погоду составляла 3000 — 4000 м, в пасмурную — до 1000 м. Следует отметить, что наибольшую активность немецкая авиация проявляла именно в пасмурные дни, причем большинство налетов осуществлялось не более чем составом одной эскадрильи и строилось на принципе достижения внезапности. Если раньше немцы атаковали базу последовательно идущими эшелонами ударных машин, что весьма упрощало организацию противодействия, то теперь интервалы между ударами могли быть любыми.

4 ноября германское командование предприняло попытку подавить советскую авиацию на аэродроме Херсонесский маяк сравнительно сильным ударом. В 11.39 над аэродромом появились девять Ju-88, которые были встречены воздушным патрулем, к которому быстро присоединились поднятые по тревоге истребители. В результате воздушного боя и преследования десять советских пилотов доложили о сбитии двух «юнкерсов» и подбитии еще трех. Немецкая сторона этих потерь не подтверждает, но в течение двух последующих дней налетов на Севастополь не было. Летали только разведчики, причем один из них 7 ноября был перехвачен и сбит парой «мигов» (ст. лейтенант Карасев и мл. лейтенант Иванов).

Советская сторона оценивала общий итог первого периода боев в свою пользу. В уже цитированном донесении Н.А. Острякова С.Ф. Жаворонкову действия авиации СОРа характеризовались следующим образом:

«С 1 по 6 (ноября. — М.М.) сожгли и уничтожили на аэродромах 44 самолета. Все ответные атаки противника по нашим аэродромам не повредили ни одного самолета. Есть несколько человек убитых и раненых. Все наши действия по войскам и аэродромам противника икрытие транспортов встречают сильное сопротивление со стороны истребительной авиации противника.

В произошедших воздушных боях с 1 по 6 нашими истребителями сбит 21 самолет, наши потери — 15 самолетов.

Большое количество вылетов произведено на разведку, по задачам армейского командования. Авиация, базирующаяся на Кавказе, действует по войскам противника в районе

Керченского полуострова. Последние дни большая часть вылетов всей авиации ЧФ производилась на бомбометание и штурмовые действия по войскам противника».

Как бы ни был доволен Остряков действиями своих подчиненных, обстановка требовала принятия целого ряда мер разного плана. В первую очередь было необходимо приспособить авиацию СОРа к требованиям длительной обороны базы. 8 ноября из-за приближения войск противника к юго-восточным рубежам обороны Севастополя и начавшегося артобстрела в очередной раз пришлось перебазировать авиацию. Все легкомоторные самолеты, ранее находившиеся на аэродроме Байдары, перелетели на новую летную площадку Куликово поле. Она находилась на юго-западной окраине города, причем при ее создании пришлось разбирать трамвайную линию Севастополь — Балаклава. Истребители 62-й авиабригады, действовавшие с аэродрома Чоргунь, перелетели на Херсонесский маяк, которому суждено было стать главным аэродромом СОР. Михаил Авдеев так вспоминал сложившуюся там обстановку:

«В начале войны Херсонесский маяк можно было разглядеть в хорошую погоду далеко с моря и воздуха. Взлетал я с аэродрома для барражирования над главной базой и видел на самом краю мыса выбеленный солнцем маленький столбик. Вернее, даже не столбик, а белый на фоне темного моря штришок. Столбиком он выглядел, когда мы подлетали к Севастополю. Теперь маяк в глаза не бросался, он был замаскирован — покрашен грязно-зелеными, бурыми и бледно-желтыми пятнами под цвет берега. Мы обратили на него внимание, лишь подлетая к Казачьей бухте, таким невзрачным выглядел он в маскировочном наряде, да еще в пасмурный день.

Аэродром на полуострове тоже назывался Херсонесский маяк. Собственно, аэродром — это громко сказано: обыкновенная посадочная площадка. По сторонам взлетного поля торчали в зарослях мелкого кустарника и бурьяна огромные глыбы камня. Вдоль Казачьей бухты и по берегу моря с севера я увидел рассредоточенные истребители самых различных типов. К югу от маяка, в направлении 35-й батареи, пристроились на побережье штурмовики и бомбардировщики. И всюду люди, люди. Бескозырки, белые и красные платочки. Платочков больше. Женщины Севастополя и краснофлотцы ворочали камни — расширяли летное поле, рыли для самолетов капониры, сооружали землянки для летчиков и техников, командные пункты, подземные хранилища».

Все эти земляные работы были развернуты только после

назначения на должность командующего ВВС Н.А. Острякова. Особенно важное значение имело сооружение капониров — заглубленных и обвалованных с трех сторон земляной насыпью индивидуальных самолетных стоянок. Выходы из них располагались на северо-запад — в направлении, противоположном артиллерийскому обстрелу. Сверху каждый капонир затягивался маскировочной сетью. В таком укрытии самолет мог пострадать только в результате прямого попадания авиабомбы или снаряда. Даже несмотря на то что аэродром находился на самой удаленной к западу точке Севастопольского района, расстояние до линии фронта от него составляло всего 20 километров. 9 ноября он впервые подвергся артиллерийскому обстрелу, который продолжался до последних дней обороны.

Периодически совершались и авиационные налеты. Особо ущерба они в тот период не наносили, но командующий ВВС ЧФ предусмотрел меры и на этот случай. Сразу после начала войны для защиты Севастополя от налетов со стороны моря на судоремонтном заводе взялись за изготовление плавающей несамоходной зенитной батареи. Ее корпусом стал учебный отсек линкора типа «Советский Союз» длиной 50 и шириной 30 метров. На нем установили четыре 76-мм и три 37-мм зенитных орудия, три крупнокалиберных пулемета, оборудовали жилые помещения для экипажа. 3 августа батарея вошла в состав Черноморского флота под названием «Плавающая зенитная батарея № 3». Первоначально ее установили в 4 километрах от берега, но практика показала, что в условиях волнения точность огня орудий оставляет желать много лучшего. 130 моряков экипажа скорей всего передали бы в морскую пехоту, если бы Остряков не предложил использовать батарею для защиты херсонесского аэродрома. Ее отбуксировали в защищенную от ветра и волн Казачью бухту, где батарея себя сразу же хорошо зарекомендовала и получила неофициальное название «Не тронь меня». За время обороны Севастополя она, по отечественным данным, сбивла 22 немецких самолета.

Понятно, что в условиях постоянных бомбежек и артобстрелов любой самолет, не поставленный в капонир, подвергался риску немедленного уничтожения. Поскольку укрытий не хватало, в тот же день скрепя сердце Остряков распорядился отправить на Кавказ главные силы 32-го иап (пять МиГ-3, четыре ЛаГГ-3, один Як-1, восемь И-16 и три И-153) и два Ил-2 18-го шап. Часть наиболее зарекомендовавших себя летчиков части, переученных на новую технику, была временно причислена к 9-му иап. После этого численность авиагруппы СОРа сократилась примерно до 100 самолетов. Управление ею по-

прежнему осуществлял непосредственно штаб ВВС ЧФ, находившийся в Севастополе. Для управления частями на Кавказе еще в начале ноября был создан «походный штаб ВВС ЧФ», дислоцировавшийся в Новороссийске. Туда же к 18 ноября перебазировалось из Севастополя и большинство отделов штаба ВВС, за исключением части оперативного отдела. С этого момента авиация ЧФ фактически имела два штаба: один в Новороссийске, отвечавший за действия ВВС с кавказских аэродромов под руководством заместителя командующего генерал-майора В.В. Ермаченкова, и второй в Севастополе, руководимый самим Остряковым. Непосредственно за работу штабов отвечали начальник штаба ВВС ЧФ полковник В.Н. Калмыков и его заместитель майор Савицкий соответственно.

Севастопольский штаб ВВС находился по соседству со штабом и Военным советом СОРа, который отвечал за все вопросы, связанные с обороной города. За его оборону на суше отвечал штаб заместителя командующего СОРом по сухопутной обороне — командующего Приморской армией генерал-майора И.Е. Петрова. С ним Остряков тоже установил тесную связь и, хотя не был непосредственно подчинен по службе, с готовностью выполнял все заявки Приморской армии на непосредственную поддержку и воздушную разведку.

Поскольку к тому моменту в Севастополе скопилось множество эскадрилий от различных частей, возникла необходимость в организации единого управления ими. 7 ноября Остряков отдал приказ о создании управлений двух нештатных авиационных групп: сухопутной на базе управления 8-го иап (полковник К.И. Юмашев) и морской на базе управления Особой морской авиагруппы ВВС ЧФ (майор И.Г. Нехаев). Это мероприятие намного упростило вопросы организации совместной боевой работы самолетов из разных полков, задачи между подразделениями стали распределяться намного оптимальней.

Боевое управление стало осуществляться следующим образом: каждый вечер в севастопольском штабе ВВС составлялся план боевых действий на сутки, который в части касаемой доводился до штабов сухопутной и морской групп. В «Материалах по опыту боевой деятельности 6-го иап за 1941 — 1942 гг.» (8-й иап был преобразован в 6-й иап приказом от 3.4.1942) указывалось: *«Все боевые распоряжения в штаб сухопутной авиагруппы поступали в виде боевой задачи на день, причем конкретно задача ставилась только истребителям и разведчикам и иногда бомбардировщикам, штурмовикам же с рассвета назначалась 20-минутная готовность к вылету»*. Их вылет производился либо по заявкам Приморской

армии, либо по решению самого Острякова, принятому на основании данных воздушной разведки. Более тщательно готовились удары по аэродромам противника — для них в штабе ВВС детально разрабатывался план действий, включая мероприятия по достижению внезапности, состав выделяемых сил, проводился предполетный инструктаж ведущих.

Использование самолетов морской авиагруппы носило более стабильный характер. Фактически они решали только две задачи: вели ближнюю разведку в морском секторе днем и бомбардировали населенные пункты в районах сосредоточения немецких войск ночью. Гидросамолеты базировались на бухту Матюшенко в Северной бухте, которая была еще ближе расположена к линии фронта, чем Херсонесский маяк, и также периодически подвергалась артиллерийскому обстрелу. Из-за этого большая часть МБР-2 постоянно пребывала в ремонте, а суточное количество их вылетов оставалось незначительным.

Раньше мы уже описывали проблемы, с которыми приходилось сталкиваться нашей авиации при попытке оказать поддержку войскам на линии фронта. Остряков энергично взялся за их решение. Во-первых, он заставил всех командиров и заместителей командиров эскадрилий, летавших в качестве ведущих групп, тщательно изучить начертание линии фронта и расположение основных наземных ориентиров вдоль линии фронта. Сделать это было не так уж сложно, поскольку к моменту окончания первого штурма периметр сухопутной обороны сократился примерно с 46 до 35 километров. Во-вторых, он добился того, чтобы требования летчиков стали выполняться наземными частями. Если в первых распоряжениях генерала Петрова по Приморской армии вообще не говорилось о действиях авиации, то в ночь на 16 ноября в отданном войскам СОРа боевом приказе впервые указывалось:

«... 11. ВВС с утра 16/XI-41 штурмовыми и бомбовыми ударами подавить подходящие резервы противника в районе Кучук-Мускомья, Варнутка и боевые порядки пехоты на рубеже 386,6— «родн», что южнее выс. 440,8.

12. Всем частям для обозначения своего переднего края при действиях нашей авиации выкладывать белые полотнища».

С этого момента авиация СОРа получила возможность оказывать наиболее действенную поддержку наземным войскам, нанося удары непосредственно по атакующим цепям противника.

В жестоких оборонительных боях огромное значение имела разведка. Только она могла помочь командованию определить, где противник собирается нанести очередной удар, где

следует сосредотачивать резервы. К началу обороны в наших ВВС она находилась на весьма низком уровне. Числившиеся разведчиками гидросамолеты МБР-2 использовать по основному назначению над сушей было равносильно самоубийству — они становились легкой добычей «мессершмиттов». Авиация флота абсолютно не располагала сухопутными скоростными разведывательными машинами с фотооборудованием, что заставляло использовать для этих нужд обычные истребители. Качество такой разведки напрямую зависело от наблюдательности пилота, умения его правильно идентифицировать наземные цели и оказываемого противодействия, а оно, как правило, оказывалось весьма интенсивным. В результате противнику не раз удавалось наносить внезапные удары на неожиданных направлениях и теснить защитников. Прибывшие резервы пытались восстановить положение, что с учетом прекрасного взаимодействия немцев со своей авиацией и артиллерией удавалось довольно редко. В ходе контратак советская сторона несла серьезные потери. Такое положение дел становилось нетерпимым и заставило взяться за воздушную разведку всерьез.

Первыми для ее нужд попытались приспособить истребители новых типов, но их было очень мало, к тому же их старались использовать для воздушного боя. В конечном итоге решили так: разведку аэродромов, железнодорожных станций и шоссе в глубине полуострова будут вести обычные Пе-2 визуальным способом, а разведку позиций противника на тактическую глубину — оснащенные фотоаппаратурой И-16.

«В первых числах декабря, — писал в своих мемуарах К.Д. Денисов, — меня вызвал командир полка подполковник К. И. Юмашев и сказал:

— По моему предложению, утвержденному командующим ВВС, необходимо на двух И-16 установить аэрофотосъемочный аппарат «АФАИ-3» для фотографирования объектов противника. Подберите четыре-пять лучших летчиков, организуйте обучение их пользованию аппаратурой, методам аэрофотосъемки и подготовьте к вылетам на разведку до 6 декабря.

— Срок слишком жесткий, — усомнился было я. — Дело то ведь для нас совершенно новое.

— На войне специального времени по нашим заявкам противник не выделит, — парировал командир полка. — Здесь кто быстрее отреагирует на изменения обстановки, тот и побеждает. А что касается новизны, то ведь, когда было нужно, научились вы и ваши подчиненные действовать по наземным целям, как заправские штурмовики. Так что начните с выявления лю-

дей, знакомых с аэрофотоаппаратурой у себя, а я узнаю, нет ли таких специалистов в других эскадрильях, в мастерских».

Задание командования было выполнено точно и в срок. Следует подчеркнуть, что все подобные вылеты были сопряжены с большим риском. Для успешного фотографирования аппаратом «АФАИ-3» высота полета не должна была превышать 200 м, причем пилоту приходилось лететь на такой высоте прямым курсом от 3 до 5 километров параллельно линии фронта в ближайшем тылу противника. При этом самолет подвергался обстрелу из всех видов оружия, исключая разве что пистолеты. Выполнение таких заданий требовало незаурядного мужества. Один из лучших пилотов-разведчиков 3-й эскадрильи лейтенант Николай Сиков писал во флотской газете: *«При фотографировании нельзя маневрировать даже тогда, когда самолет получает пробоины. Если появляются истребители противника, съемку следует продолжать, пока они не займут положение для атаки. Только после этого можно вступить в бой или скрыться в облачности».*

Таким образом, не приходится сомневаться в том, что в результате активной деятельности нового командующего ВВС ЧФ Н.А. Острякова эффективность действий советской авиации заметно выросла, даже несмотря на то, что ее численный состав заметно сократился.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ 8-21 НОЯБРЯ 1941 Г.

Штурмовые и бомбардировочные действия советской авиации

8 ноября было в основном посвящено перебазированию советской авиации на новые аэродромы, в связи с чем авиагруппе СОРа удалось нанести только два удара по войскам противника: в первой половине дня силами одного Ил-2, шести И-16 в районе Черкез-Кермен и во вторую половину силами двух Ил-2, восьми И-16, трех ЛаГГ-3, двух Як-1 в районе Уппа и Кучки. Налеты имели цель задержать подход вражеских резервов в район занятого немцами в предыдущий день хутора Мекензия, где с утра в контратаку перешла 7-я бригада морской пехоты. Увы, удары оказались слабыми, и наземное контрнаступление успехом не увенчалось.

Ожесточенные бои в районе Дуванкоя и Мекензии продолжались и весь следующий день. Морским пехотинцам все-таки не удалось выбить противника из обоих пунктов, но и дивизи-

зии 54-го корпуса оказались обескровлены настолько, что в последующие дни участия в наступлении почти не принимали. В ночь на 9-е их сосредоточение бомбили семь И-5 и четыре У-26, но в светлое время ни одного вылета произвести не удалось, если не считать полетов И-16 на разведку. Истребители немецкой группы III/JG 77 в этот день действовали на керченском направлении, где сбили два ДБ-3, осуществлявших дневную бомбежку немецких тылов без истребительного сопровождения. И в последующие дни вплоть до падения Керчи 16 ноября «мессершмиттов» в воздухе над СОРом не наблюдалось.

Плохие погодные условия стали причиной того, что 10 ноября советская авиация нанесла всего один штурмовой удар — в 13.44 силами трех Ил-2 и пяти И-16 по автоколонне в районе станции Сюрень. Шесть И-16 вылетали на разведку, причем один из них (летчик Сверлов) был сбит огнем с земли.

И на следующий день активность авиации продолжала оставаться незначительной. Перед рассветом И-5 и У-26 совершили 22 самолето-вылета для ночной штурмовки районов сосредоточения у Черкез-Кермена, а шесть МБР-2 бомбили Бахчисарай. Днем совершались только разведывательные вылеты. Тем временем на земле развернулась вторая фаза немецкого наступления — 72-я пехотная дивизия при поддержке штурмовых орудий нанесла неожиданный и сильный удар вдоль Ялтинского шоссе в направлении Балаклавы. В первый день немцам удалось захватить деревни Варнутка и Кучук-Мускомья. Это наступление вызвало большое беспокойство в штабе СОРа, поскольку балаклавское направление прикрывала крайне ослабленная в период отступления из Северного Крыма 2-я кавалерийская дивизия Приморской армии. В последующие дни все силы авиации были брошены именно на это направление. На рассвете 12-го войска противника в районе Варнутки бомбили пять МБР-2, семь И-5 и четыре У-26. В 11.35 автоколонну в районе Байдар штурмовали три Ил-2 и четыре И-16. Как указано в оперсводке, действовать во вторую половину дня не позволили погодные условия. В то же время они не помешали немецкой авиации бомбить с большой высоты Севастополь!

12 ноября немецкая авиация нанесла удар большой силы по севастопольскому порту, что заставило командование ВВС ЧФ вновь обратить внимание на аэродромы противника. Перед рассветом 13-го ВПП в Сарабузе, Симферополе и Саки атаковали шесть И-5, четыре У-26 и семь МБР-2. Три других И-5 и четыре У-26 бомбили войска противника в районе Черкез-Кермен. Днем главное внимание было уделено враже-



**Командир эскадрильи Пе-2 капитан И.Е. Корзунов
у своего бомбардировщика.**

ским войскам на ялтинском шоссе. Дважды тройки Ил-2 в сопровождении такого же числа И-16 атаковали колонны в районе Байдар и Варнутки. Впервые с начала севастопольской обороны в дневном налете приняли участие бомбардировщики, накануне перелетевшие на Херсонесский маяк с Кавказа — тройка Пе-2 в 14.40 бомбила немецкие подразделения в районе Кучук-Мускомья. По итогам дня 30 вражеских автомашин считались уничтоженными и выведенными из строя.

Низкая облачность ночью и в первую половину дня 14-го мешала вести боевые действия авиации обеих сторон. Во вторую половину четыре Ил-2 в сопровождении такого же числа И-16 дважды вылетали для атаки колонн в районе Варнутки. При возвращении со второго удара один из «ишачков», по-видимому, поврежденный зенитками, упал в море. Так погиб заместитель командира 3-й эскадрильи 8-го иап ст. лейтенант Василий Пьянов. Боевая работа на следующий день потерями не сопровождалась. Пять МБР ночью бомбили Сарабуз, шесть И-5 — Варнутку, днем по ближним тылам немцев в том же районе «отстрелялись» два Пе-2, восемь Ил-2 и пять И-16. На земле продолжались ожесточенные бои, высоты восточнее Балаклавы по нескольку раз переходили из рук в руки, но угроза немецкого прорыва уже сошла на нет. 16 и 17

ноября боевая работа велась по тому же сценарию: ночью МБР, И-5 и У-26 (всего 31 самолето-вылет), днем — Ил-2 и И-16 (всего 26 самолето-вылетов) в районе Варнутки, Камары, Черкез-Кермен и Шули. Особо примечательным являлся тот факт, что все эти удары не сопровождались потерями самолетов и летчиков. К.Д. Денисов вспоминал об одном из вылетов:

« — На восточной окраине поселка Камары обнаружено 35 вражеских танков в готовности поддержать атаку своих войск, — услышал я в телефонной трубке голос Алексея Колосова (начальник штаба 8-го иап. — **М.М.**). — Сколько самолетов можете поднять?

Ответил, что у меня одиннадцать машин готовы к вылету, а две — в текущем ремонте.

— Понятно. Командир группы приказал: во взаимодействии с восемью Ил-2 всем составом эскадрильи нанести удар по скоплению вражеских танков. Взлет — через 15 минут.

Взлетели «ильюшины», за ними наши «ишачки», а потом и четыре «яка», усиливавшие прикрытие.

Через 17 минут мы над целью. Атакуют «илы», мы пока выше их на 300 метров — я во главе тройки, а остальные парами — ходим по кругу. «Илы» — основная ударная сила, мы как бы второй эшелон, обязанный в первую очередь прикрыть штурмовиков с воздуха.

На окраине поселка Камары уже занялось несколько пожаров. «Илы» отработали, пора нам добавлять горячего. Нажав кнопку включения передатчика, передаю команду:

— «Ястребы», я «Краб-один»! Принимайте прикрытие «горбатых», атакуем цель.

— «Ястреб-двенадцатый», понял. Прикрываем! — последовал ответ.

В первой атаке мы применили реактивные снаряды, во второй — пулеметный огонь. Вражеские зенитчики, оправившиеся от первоначального шока, свирепствовали всюю, но все самолеты эскадрильи вернулись на свой аэродром.

Когда подвели итоги вылета, получили данные о положении в районе цели, стало ясно, что наши войска, поддержанные авиацией, сорвали контратаку врага, на поле боя противник оставил несколько подбитых танков, сотни трупов солдат и офицеров».

18 ноября впервые группа в составе пяти Ил-2, четырех И-16 и двух МиГ-3 штурмовала немецкие атакующие войска непосредственно на линии фронта, в районе высоты 198,1 м, уничтожив до двух рот пехоты. Единственной потерей суток стал И-5 летчика Смирнова, который при ночной посадке на аэро-

дроме Куликово поле скапотировал и сгорел. Пилот остался невредим.

В период с 19 по первую половину 21 ноября в небе висели низкие тучи, а над землей — низкий туман. Тем не менее с Кавказа в Севастополь перелетели два Пе-2, 2 ГСТ, один МТБ-2 и один МБР-2. На земле велись бои местного значения, но утром 21-го немцы вновь нанесли сильный удар в направлении Камар и Чоргуня. Во второй половине дня небо распогодилось, после чего самолеты авиагруппы СОРа произвели три удара по наступающим немецким войскам в районе высот 479,4 м, 567,7 м, 555,3 м, по вторым эшелонам в районе Варнутки и Шули. На задания слетали четырнадцать Ил-2, три Пе-2 и одиннадцать И-16, которые, по докладам, уничтожили 30 автомашин и до роты пехоты. Подтвердились они или нет, не так уж и важно, главное другое — этот день стал последним, в который войска Манштейна пытались продвинуться вперед на балаклавском направлении, последним днем, когда они пытались взять Севастополь с ходу. За десять дней второй фазы наступления, которое велось и в темное время суток, немцам удалось вклиниться в советские позиции всего на 3 — 4 км.

Борьба в небе Севастополя

8 ноября немецкая авиация над главной базой не показывалась, если не считать попытки нескольких самолетов сбросить мины на выходном фарватере после наступления темноты. Эта постановка вреда не причинила, поскольку к тому времени советской стороне уже удалось создать электромагнитные тралы и размагнитить наиболее ценные корабли флота.

С 9 ноября немецкая авиация над Севастополем заметно активизировалась. По-видимому, это было связано с тем, что со второй половины 8 ноября в поддержке войск СОРа начали принимать участие крейсера «Червона Украина», к которому на следующий день присоединился «Красный Крым». За 8 — 12 ноября оба крейсера расстреляли более 500 130-мм снарядов. Их огонь мешал продвижению немецких войск в районе Черкез-Кермен, а после возобновления наступления 11 ноября — в районе Балаклавы. Это не осталось не замеченным немецкой воздушной разведкой. В течение 9-го самолеты люфтваффе семь раз атаковали порт, совершив около 75 самолето-пролетов. В городе взорвалось до 70 крупных авиабомб, пострадал морской госпиталь, но корабли так и остались неповрежденными. К сожалению, советские истребите-

ли не смогли оказать противнику должного противодействия. Лишь мл. лейтенант Маркитанов на Як-1 при отражении налета в 08.55 доложил о сбитии одного Ju-87 (не подтверждено). Спустя два часа при взлете по тревоге на самолете Маркитанова забарахлил мотор, и «як» упал в море. Летчику, к счастью, удалось выбраться из машины, после чего его спас торпедный катер.

10 ноября база пережила еще один массированный налет — вечером 12 немецких бомбардировщиков сбросили на город и порт 42 тяжелые авиабомбы, сумев разрушить один из цехов судоремонтного завода. Перехватить самолеты противника нашим истребителям не удалось. То же произошло на следующий день, когда немецкая авиация совершила один дневной (силами пяти бомбардировщиков) и один вечерний (по-видимому, для минирования) налеты на порт.

Переломный момент наступил 12 ноября. С утра над городом висела низкая облачность, было пасмурно и туманно. Налетов немецкой авиации не ожидалось. В 09.00 управляющий огнем крейсера «Червона Украина», получив заявку от корректировочного поста, открыл огонь из четырех орудий правого борта по скоплению вражеских войск под Балаклавой. После восьми залпов было доложено о поражении цели, последова-



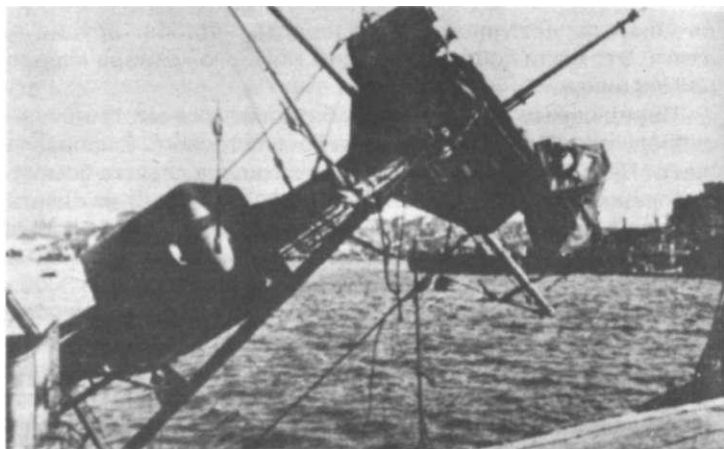
**Обслуживание бомбардировщиков 2-го мтап, 1941 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова).**

ла команда дежурного артиллериста: «Дробь, орудия на ноль». Это были последние залпы главного калибра «Червонной Украины».

Перед самым обедом, когда бачковые уже выстроились в очередь у камбуза, была сыграна боевая тревога. В направлении от Павловского мыска на город заходила девятка бомбардировщиков He-111. На некотором расстоянии от них двигалась еще одна группа из трех машин. Ими являлась тройка Ju-87 из группы I/StG77, ведомая командиром эскадрильи капитаном Ортофером. Самолеты шли на высоте около 3000 м курсом на крейсер. Первой открыла огонь спаренная носовая 100-мм зенитная установка, к ней сразу присоединилась такая же установка с правого борта в корме. Вокруг самолетов начали вспыхивать белые облачка разрывов. Видно было, как строй «хейнкелей» начал распадаться, не дойдя до береговой черты Южной бухты. Первая девятка сбросила бомбы на Корабельную сторону и акваторию судоремонтного завода. В этот момент крейсер атаковала замыкающая тройка «юнкерсов». Первая бомба массой 250 кг разорвалась по правому борту на расстоянии 5 — 7 м от корабля в районе шкафута. Крупный осколок попал в помещение лазарета и вызвал пожар. За первой бомбой сразу же последовала вторая такой же мощности. Она пробила верхнюю палубу по левому борту и разорвалась в механической мастерской, образовав пробоину в палубе диаметром около 10 м. Четвертый торпедный аппарат был сорван с места и сброшен в воду. Возник огромный очаг пожара, который мгновенно соединился с пожаром, пылавшим на правом борту.

Огонь быстро распространялся по развороченному взрывом деревянному настилу верхней палубы, охватывая ростры, кормовой мостик и надстройки. Огромный язык пламени взвился к небу. Когда огонь достиг бочек с бензином, находившихся на левом шкафуте, они, пробитые осколками, катались по палубе, разливая бензин, который тут же вспыхивал. Шкафут горел от борта до борта, огненный столб достигал до высоты грот-марса. Пламя вот-вот грозило перекинуться на третий торпедный аппарат, заряженный боевыми торпедами. Бушевавшим огнем корабль был поделен на две части. Борьба с пожаром велась одновременно с трех сторон и спустя 20 минут завершилась победой экипажа. Куда хуже было начавшееся в результате близкого разрыва первой бомбы затопление кормовых котельных отделений, которые морякам вскоре пришлось оставить.

Тем временем «хейнкелей» сменили 11 Ju-88 из эскадры



Надстройки потопленного крейсера «Червона Украина»

CG 51. Они шли двумя группами на высоте 2500 м с юга, вдоль Южной бухты курсом прямо на «Червону Украину». Снова ударили с юта 100-мм артиллерийские установки. Бомбардировщики зашли со стороны солнца и стремительно спикировали на корабль. Бомбы рвались с обоих бортов, поднимая огромные столбы воды. Но вот с бака, подавляя собой всю эту мешанину звуков от стрельбы зениток и пулеметов, разрывов бомб и воя самолетов, отчетливо слышались один за другим два глухих взрыва, содрогнувших крейсер. Командир электромеханической боевой части так и записал в вахтенном журнале: *«Корабль, приподнявшись носом, задрожал, а потом, качнувшись, снова погрузился в воду с дифферентом на нос и креном 4 градуса на левый борт»*. На самом деле прямых попаданий не было, но две 500-килограммовые бомбы со взрывателями замедленного действия взорвались на дне бухты в непосредственной близости от корабля: одна — по правому борту у носовой оконечности, другая — по левому борту в районе второй дымовой трубы. Возникшие в результате их подводные пробоины размером 10 и 8 квадратных метров очень быстро привели к тому, что крейсер сел носом на грунт. Началось затопление носовых котельных отделений. Многие вспомогательные механизмы были повреждены взрывами, другие не могли быть запущены из-за недостатка пара и электроэнергии. Завести пластыри на огромные пробоины не удалось. Оставшиеся в исправном состоянии водоотливные средства не справля-

лись с поступлением воды. Поздно вечером, чтобы облегчить корабль, с него при помощи плавучего крана начали снимать артиллерийские орудия и оставшиеся снаряды. Одновременно обнаружилось быстрое возрастание крена на левый борт. К полуночи он составлял 6,5, к 2 часам 13 ноября — 9, а к 03.30 — 25 градусов. Только тогда последовала команда покинуть обреченный корабль. Экипаж, за исключением 21 погибшего и 120 раненых, которые были эвакуированы раньше, сошел на берег. Около 04.20 утра крейсер лег на борт и затонул на глубине 13 — 16 метров. На поверхности остались только мачты, правая кромка шкафута и часть средней дымовой трубы.



Командир эскадрильи из эскадры StG77 капитан А. Ортофер, потопивший крейсер «Червона Украина».

Легкий крейсер «Червона Украина» стал самым крупным кораблем советского военноморского флота, потопленным люфтваффе за годы Великой Отечественной войны¹. Спущенный на воду в 1915 г. и достроенный только в 1927 г. при советской власти, он являлся довольно знаменитым кораблем ВМФ СССР в межвоенный период. В июле 1929 г. двухдневный поход на крейсере из Севастополя в Сочи совершил генеральный секретарь Коммунистической партии И.В. Сталин. С 1926 по 1929 г. на младших командирских должностях «Червоны Украины» служил будущий нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов, он же с ноября 1933 г. по август 1936 г. являлся командиром корабля. Потопление крейсера можно рассматривать как личное оскорбление, нанесенное немецкой авиацией адмиралу Кузнецову, впрочем, в тяжелых условиях 1941 г. оно не было ни первым, ни последним. Основной причиной гибели корабля признали то обстоятельство

Линкор «Марат» получил большие разрушения, но из списков флота не исключался и продолжал использоваться как неподвижная плавучая батарея.

во, что в течение пяти дней поддержки войск СОРа он ни разу не поменял огневой позиции, что дало возможность немцам тщательно разработать и осуществить план по его уничтожению.

Увы, смертельное повреждение крейсера стало не единственным результатом налета 12 ноября. Несколько минутами раньше прямое попадание авиабомбы получил эсминец «Беспощадный». Он находился в акватории судоремонтного завода, где заканчивал ремонт повреждений, полученных в результате атаки пикирующих бомбардировщиков 22 сентября у Одессы. Новое попадание продлило ремонт корабля до сентября 1942 г. — оказались практически полностью разрушены котельные отделения, в корпусе образовалось множество гофров. Для устранения повреждений эсминец отбуксировали в Поты, и в обороне Севастополя он участия больше не принимал. Наконец, несколько бомб поразили плавучий док, в котором находился эсминец «Совершенный». Этот новейший корабль был практически построен к началу войны, но во время ходовых испытаний в районе Севастополя 30 сентября случайно подорвался на mine советского оборонительного заграждения. Прямое попадание бомбы было не так уж серьезно, но другие бомбы тяжело повредили док, который начал тонуть. Эсминец был жестко закреплен в доке, но по мере заполнения дока водой корпус «Совершенного» начал всплывать. В месте повреждения, полученного от взрыва мины, корпус не выдержал и переломился на две части. Впоследствии рабочим судоремонтного завода удалось почти полностью восстановить корабль, и он погиб только в июне 1942 г. в ходе финального штурма города.

Получив известия о результатах налета, командование Черноморского флота поспешило убрать крупные корабли из Севастополя. Тем же вечером порт покинул крейсер «Красный Кавказ», а 14 ноября — «Красный Крым», счастливо избежавший атаки бомбардировщиков благодаря смене места стоянки. Таким образом, 12 ноября командованию немецкого IV авиакорпуса удалось добиться заметного успеха, который, правда, не сыграл такой большой роли, как этого ожидал Манштейн. Дело в том, что, как мы уже отмечали раньше, корабли ЧФ играли лишь небольшую роль в огневой поддержке защитников главной базы, заметно уступая по весу выброшиваемого металла береговым батареям и полевой артиллерии Приморской армии.

Какое же противодействие оказала советская сторона этому налету? С точки зрения того, что три боевых корабля были

поражены бомбами в результате налета всего 23 бомбардировщиков, — весьма малоэффективное. В то же время наши истребители и зенитная артиллерия сделали все, что могли. Атакующие бомбардировщики были перехвачены над базой парой МиГ-3, причем ст. лейтенант Яков Иванов, согласно донесению, подбил один Do-215, а когда кончились патроны — таранил Ju-88. До этого он успел вывести из строя воздушного стрелка, так что тщательному «прицеливанию» никто не мешал. Иванов аккуратно сблизился с бомбардировщиком и оборотами своего винта в течение нескольких мгновений отрубил противнику хвостовое оперение. После тарана «миг» продолжил горизонтальный полет, и его пилот смог убедиться, как вражеский самолет перешел в беспорядочное падение и упал в районе Качи. При ударе о землю на бомбардировщике взорвались авиабомбы. Советский пилот смог посадить машину на аэродроме Херсонесский маяк, а немецкому командованию оставалось только проконстатировать потерю одного He-111 из состава группы I/KG 27 вместе со всем экипажем. Это был четвертый с начала войны случай воздушного тарана в Севастопольском небе. Напарник Иванова в том вылете лейтенант Николай Савва (уже имел на своем счету таран 18 октября) доложил о том, что подбил другой бомбардировщик. Еще об одном сбитии в тот день доложили зенитчики. По-видимому, противодействие, оказанное при первом налете, стало причиной того, что во втором рейде (с 16.09 до 17.50 силами 36 бомбардировщиков) немцы бомбили исключительно с горизонтального полета и весьма неточно. Все бомбы взорвались в городских кварталах, где разрушили 37 и повредили 29 зданий.

На следующий день немецкое командование попыталось развить успех мень-



Лейтенант Яков Иванов, совершивший два воздушных тарана в небе Севастополя и погибший 16 ноября 1941 г. 17 января 1942 г. посмертно удостоен звания Герой Советского Союза.

шими силами. В первой половине дня базу бомбили 17 Ju-88, во второй — пять бомбардировщиков неустановленного типа. При отражении первого налета мл. лейтенант В.А. Семенов и сержант К.Д. Шелякин из 3-й эскадрильи 8-го иап на И-16 доложили о сбитии двух «юнкерсов», что на практике обернулось уничтожением еще одного He-111 из I/KG 27. Ответным огнем с бомбардировщиков был подбит И-16 сержанта Луценко, который неудачно попытался посадить поврежденную машину в Камышовой бухте. Самолет оказался разбит, летчик получил ранения. Тем не менее перехватчикам удалось предотвратить бомбометание по судам в порту. Почти все бомбы упали на городские кварталы, но одна из серий — на позиции 395-й зенитной батареи, где было убито 10 и ранено 5 моряков.

14 ноября из-за плохой погоды Севастополь «навестила» только одна пара «юнкерсов». 15-го немцы продолжали осуществлять беспокоящие налеты на город и более массивные — на линии фронта в районе Чоргунь. По данным штаба ПВО, в этот день было зафиксировано 28 самолето-пролетов бомбардировщиков. Особого ущерба от бомбовых ударов не зафиксировано, зато пилоты 4-й эскадрильи 8-го иап записали на свой счет еще одну победу. Пара И-153, пилотируемых ст. лейтенантами Ципальгиным и Феоктистовым, барражировала над базой почти под самой нижней кромкой облачности на высоте 3000 м, когда обнаружили два He-111, идущих прямо на них. Немецкие летчики истребителей, по видимому, не заметили, поскольку не стали менять свой курс. «Чайки» атаковали вражеские самолеты сверху в лоб, после чего один из них ушел в обратном направлении со снижением, а другой, обстрелянный Ципальгиным, загорелся и упал. Очевидно, так закончил свой боевой путь Ju-88 из эскадрильи 8/KG 51, два члена экипажа которого погибли в тот день.

Очередная потеря не остановила командование IV авиакорпуса в стремлении заблокировать порт для советских кораблей. С 12.06 до 12.44 16 ноября корабли в бухтах атаковали 12 Ju-88, которым удалось потопить баржу с боеприпасами. Погибли 12 и получили ранения 29 моряков. Вечером 27 «юнкерсов» несколькими волнами снова бомбили Севастополь и войска на фронте. На этот раз они встретили противодействие в лице пары МиГ-3 лейтенантов Саввы и Иванова. Обстановка в воздухе для перехватчиков осложнялась тем, что впервые за долгое время немецкие бомбардировщики имели истребительное прикрытие. Обер-лейтенант Нонн из III/JG 77 одержал свою пятую победу, сбив «миг» Саввы, кото-

рому удалось спастись на парашюте. Яков Иванов сумел сравнять счет, сбив другой Vf-109, но немцы этого не подтверждают. Вскоре он вылетел на отражение новой группы бомбардировщиков, на этот раз в паре с лейтенантом Семёном Карасевым. То ли на самолете Иванова кончились боеприпасы, то ли отказало оружие, но Карасев увидел, как «миг» Якова сделал рывок вперед, приблизился к Ju-88 и ударил его лопастями винта. Удар был настолько сильным, что обе машины камнем рухнули вниз. Младший лейтенант Я.М. Иванов пропал без вести, что в севастопольских условиях могло означать только одно — он погиб. Указом от 17 января 1942 г. Иванову, первому из летчиков ВВС ЧФ, было присвоено звание Героя Советского Союза, увы — посмертно.

Дни 16—18 ноября стали пиком активности бомбардировочной авиации IV авиакорпуса, который к тому времени закончил боевые действия на Керченском полуострове, но еще не был перенацелен на ростовское направление. Днем 17-го позиции на фронте бомбил 31 «юнкере» в сопровождении «мессершмиттов», а 20 других бомбардировщиков атаковали объекты в порту. Впервые отмечалось сбрасывание листовок, которыми немецкое командование рассчитывало сломить дух сопротивления защитников. Советский воздушный патруль попытался воспрепятствовать этому, но неудачно — огнем воздушных стрелков был сбит И-16 младшего лейтенанта Сергея Моисеенко из 3-й эскадрильи 8-го иап. Самолет упал в воду в Камышовой бухте, пилот погиб. На следующий день при аналогичных обстоятельствах врезался в землю МиГ-3 9-го иап, но пилотировавший его летчик Ратманов спасся на парашюте. На эту победу претендуют фельдфебель Шекель и обер-ефрейтор Франц из III/JG 77. Кроме того, один И-16 совершил посадку на воду из-за отказа мотора. По одному «юнкерсу» 17 и 18 ноября сбивали береговые зенитчики, но немецкая сторона этого не подтверждает.

19, 20 и первую половину 21 ноября авиация противоборствующих сторон практически бездействовала из-за плохих погодных условий. Тем не менее, по журналу боевых действий, эскадра JG 77 20-го числа сбивала в районе Севастополя два советских самолета (в том числе один СБ, которых в составе авиагруппы СОРа на тот момент просто не было) и потеряла один «мессершмитт» в воздушном бою. Очевидно, в данном случае мы имеем дело с обычной немецкой практикой делать добавления в журнал боевых действий событий задним числом, спустя 2—3 дня после того, как они произошли. Главное

же заключалось в другом — немецкое наземное наступление выдохлось. Несмотря на активность немецких самолетов в небе над портом, в течение всего вышеописанного периода практически без срывов продолжалась эвакуация всего ненужного для обороны главной базы. 19 ноября в Севастополь прибыл транспорт «Курск» — первое с начала обороны города судно с боеприпасами для полевой артиллерии и оружием для формируемых частей морской пехоты (100 пулеметов, 3000 винтовок). В дальнейшем прибытие таких судов стало регулярным, а с 23 ноября начало прибывать и маршевое пополнение. Кризис обороны оказался преодолен.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ 22 - 30 НОЯБРЯ 1941 Г.

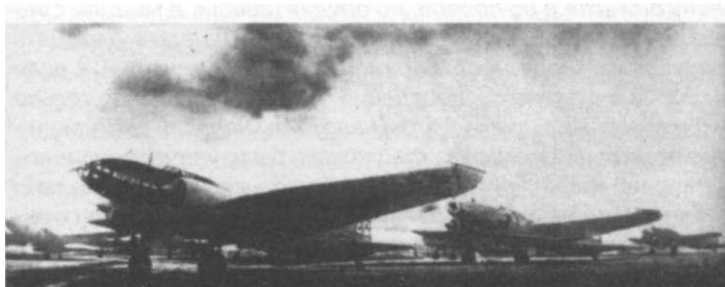
Одновременно с окончанием первого штурма в воздушной обстановке над Севастополем произошли резкие изменения. Связаны они были в первую очередь с тем, что после прекращения немецкого наземного наступления командование IV авиакорпуса люфтваффе немедленно изъяло из оперативного подчинения Манштейна практически всю бомбардировочную авиацию и бросило ее на ростовское направление. Не случайно до конца месяца в небе над городом не появилось ни одного самолета, за исключением разведчиков. Группа пикировщиков I/StG 77, по-видимому, именно тогда покинула Сарабуз и перелетела в Сталино (ныне Донецк). Непосредственно в Крыму остались только группы NI/StG 77 и III/JG 77, но их самолеты в небе над СОРом практически не показывались.

Советская же авиация, напротив, воспрянула духом и с каждым днем наращивала свою активность. Еще 20 ноября командующий ЧФ вице-адмирал Ф.С. Октябрьский отправил на Кавказ телеграмму: *«Острякову, Елисееву (начальник штаба ЧФ, руководивший действиями флота с кавказских баз. — М.М.), Ермаченкову, Калмыкову. Требую выполнения всех заявок на авиацию из Севастополя. Идет жестокая борьба за Севастополь»*. Фактически борьба тогда уже завершалась, но данное распоряжение действительно сыграло важную роль в активизации действий бомбардировочных авиачастей с кавказских аэродромов, которые после падения обороны на Керченском полуострове практически перестали подниматься в воздух. С этого момента число самолето-вылетов резко возросло, а 24 ноября даже перевалило за сотню (в том числе 10 на разведку, 41 на штурмовые и бомбардировочные удары, 21 на сопровождение ударных самолетов, 8 — прикрытие транс-

портов в море, остальные — прикрытие базы). В остальные летные дни (27 и 28 ноября из-за тумана и низкой облачности авиация вовсе не летала) вылетов было меньше, но ниже 60 их цифра не опускалась. В подавляющем большинстве все дневные штурмовые вылеты были направлены по передовым позициям немецких войск, ночные вылеты МБРов — на населенные пункты в ближайшем тылу. Как удавалось поддерживать такое напряжение, ведь количество самолетов в авиагруппе СОРа по сравнению с началом боев сократилось практически вдвое? Очень просто — Остряков распорядился закрепить за каждой машиной по два-три летчика, благо количество «безлошадных» пилотов к этому моменту сильно возросло.

Особняком стоит операция по уничтожению немецкой авиагруппировки на аэродроме Сарабуз.

Утром 23 ноября советский самолет-разведчик обнаружил на аэродроме 60 двух- и одномоторных машин. Несмотря на то что нижняя кромка облачности в районе цели находилась на высоте всего 350 м, командование решило нанести удар силами эскадрильи ДБ-3 2-го мтап, базировавшегося на тот момент на полевом аэродроме в районе кавказской станицы Абинской. Летчикам предстояло преодолеть 400 км до цели, причем три четверти этого расстояния в воздушном пространстве противника. Тем не менее налет оказался для немцев совершенно внезапным. В 15.00 девять бомбардировщиков (еще три вернулись на базу из-за неполадок матчасти) с высоты всего 200 м сбросили на место стоянки самолетов 90 ФАБ-100. Эффект от взрывов на земле был таким, что летчики насчитали до 30 — 35 уничтоженных и поврежденных самолетов. Немецкие зенитки открыли огонь с запозданием, но били практически в упор. От прямого попадания снаряда загорелся бомбарди-



Бомбардировщики ДБ-3ф готовятся к старту с одного из аэродромов на Северном Кавказе.



Аэродром Сарабуз после очередного удара советской авиации, 1941 г.

ровщик командира 4-й эскадрильи полка капитана Филимона Острошапкина. Пилот посадил машину на поле недалеко от аэродрома, и спустя несколько минут все авиаторы попали в плен. Штурман ст. лейтенант Петр Олдырев позднее вспоминал:

«От аэродрома к нам мчались две автомашины с автоматчиками. Через три минуты мы уже были пленниками. Наш самолет взорвался, когда мы чуть отъехали от него. Пожар был вызван попаданием снаряда среднего калибра. Мы сами облегчили прицеливание немецким зенитчикам. По первому звену они хотя и не попали, но орудия навели, а мы шли следом за ним. Если бы изменили курс на пятнадцать-двадцать градусов, то вероятность поражения была бы меньшей. А если бы вообще с разных направлений?.. Да, мы тогда еще только набирали опыт. Однако в этом налете мы нанесли врагу большие потери. Не могу сказать, сколько было уничтожено и повреждено вражеских машин, но бомбы рвались буквально между самолетами. Отправляя нас в симферопольскую тюрьму, немцы даже похвалили нас за этот налет».

В январе 1942 г. всем членам экипажа бомбардировщика удалось бежать из плена, когда они находились в пересыльном лагере в районе излучины Днепра, после чего выйти к своим по льду Азовского моря!

После получения доклада о том, что в результате налета была выведена из строя только половина вражеских самолетов, генерал Остряков решил повторить налет силами авиагруппы СОРа. Он учел опыт предыдущих ударов, в которых противник оказывал основное противодействие именно вторым ударным эшелонам, и принял оригинальное решение произвести налет утром следующего дня. Взлет ударной группы (четыре Пе-2, пять Ил-2, пять МиГ-3, пять И-16) происходил в предрассветных сумерках, после чего самолеты ложились на северный курс и летели над морем на высоте 50 м до района Саки. Далее группа поворачивала на восток и на полной скорости шла к Сарабузу. Незадолго до цели она разделилась на подгруппы Ил-2 и Пе-2, каждая из которых зашла на аэродром со своего направления.

Данный замысел увенчался полным успехом. По докладам экипажей и сделанным аэрофотоснимкам, на аэродроме было уничтожено еще 15—16 самолетов. В воздушном бою с взлетевшими по тревоге «мессершмиттами» капитан Яковлев и ст. лейтенант Поливанов на «мигах» добились по одной воздушной победе, кроме того, капитан Денисов на И-16 при возвращении сбил один «юнкере». Немцы всех этих потерь не подтверждают. В свою очередь, лейтенант Эрнст из III/JG 77 доложил об уничтожении одного МиГ-3, но, по нашим данным, машина сержанта Кузьмина была сбита зенитным огнем. Эта потеря стала единственной в этом налете. Что же касается германских данных о потерях на земле, то они, как обычно, расплывчаты и неполны. Признается, что на аэродроме Спат погибли или получили повреждения 12 Ju-87 группы IM/StG 77, но относительно потерь на земле истребителей информации нет. Впрочем, даже и без этого налеты на Сарабуз/Спат 23—24 ноября стали, пожалуй, одними из наиболее успешных ударов по аэродрому противника, произведенных советскими ВВС в 1941 г.

Что же касается прочих столкновений противоборствующих сторон в воздухе в течение указанного периода, то надо заметить, что их было крайне мало, и даже когда происходили, то заканчивались ничем. 22 ноября ст. лейтенант Поливанов доложил об одной неподтвержденной победе над Vf-109, когда он сопровождал Ил-2 над линией фронта. Спустя два дня неизвестный «мессершмитт» повредил летающую лодку ГСТ, которая вела разведку в морском секторе базы. 26 ноября ст. лейтенант Тургенев, летавший на Ил-2, и сержант Герасимов на прикрывающем «ишачке» доложили о сбитии вражеского Hs-126. Наконец, 29 ноября фельдфебель Поцель из III/JG 77 доложил о сбитии И-153, что также не подтверди-

лось. Реально советская сторона за восемь последних дней ноября потеряла только ДБ-3 и МиГ-3, о которых мы уже говорили, и еще один «миг» 29 ноября (лейтенант Ерошин), разбившийся при взлете. Особняком стоит случай с перелетом к противнику на гидросамолете ГСТ авиамеханика Рева утром 22 ноября, когда другие машины были прикованы к земле низкой облачностью.

К концу ноября авиагруппа СОРа насчитывала чуть более 70 самолетов, но она продолжала активно сражаться и наносить противнику все новые и новые потери.

Таблица 2.2

**БОЕВОЙ И ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ АВИАГРУППЫ СОР
НА 25.11.1941 Г.**

Соединение	Часть (подразделение)	Аэродром	Тип самолетов	Количество
Сухопутная авиагруппа	8-й иап	Херсонесский маяк	Як-1 МиГ-3 И-16И-153	4/2 6/3 8/5 15/10
	часть 5-й аз 40-й бап*	Херсонесский маяк	Пе-2	4/4
	1-яэз 11-й шап	Куликово поле	И-5	8/6
	1-яэз 18-й шап	Херсонесский маяк	Ил-2	6/5
	часть 95-й онбаз	Куликово поле	У-26	4/3
Морская авиагруппа	часть 45-й мраз	бух. Матюшенко	МБР-2	1/1
	часть 60-й мраз	бух. Матюшенко	МБР-2	12/12
	часть 80-й мраз	бух. Матюшенко	ГСТ	4/4
Итого				
Бомбардировщиков				4/4
Ночн. бомбардировщиков				4/3
Штурмовиков				6/5
Истребителей				41/26
Морских разведчиков				17/17
Всего				72/55

* В тот же день все самолеты перелетели на кавказский аэродром станции Гостигаевской, но вскоре вернулись в Севастополь.

ИТОГИ И ВЫВОДЫ

Несмотря на периодически устанавливавшуюся нелетную погоду, в ходе ноябрьского штурма авиация противоборствующих сторон действовала довольно активно. Согласно краткому отчету о действиях авиагруппы СОРа только с 12 ноября по 1 декабря советская авиация, не считая самолетов, летавших с Кавказа, произвела 1025 самолето-вылетов (в среднем 54 самолето-вылета в сутки), в том числе 398 на штурмовые и бомбардировочные удары по наземным войскам, 74 по аэродромам, 366 для ПВО Севастополя, 144 на воздушную разведку и 52 на сопровождение ударных машин. На немецкие войска было сброшено почти 100 тонн бомб, включая 510 ФАБ-100, 277 ФАБ-50 и 9510 АО-2,5. На земле считались уничтоженными 187 автомашин, 54 самолета, несколько единиц бронетехники, пять артиллерийских батарей и до одного полка пехоты. Еще 38 немецких самолетов считались сбитыми в воздушных боях. Собственные потери за весь ноябрь составили по меньшей мере 33 самолета, включая шесть Ил-2, 14 новых и 12 старых истребителей¹. К ним можно добавить еще два ДБ-3, прилетавших с Кавказа. Из причин потерь на первом месте стояли воздушные бои (20 машин), причем не только с истребителями, но и с бомбардировщиками противника. Три «яка» пропали без вести при ведении воздушной разведки, два И-16 и один МиГ-3 были сбиты зенитной артиллерией. Шесть самолетов разбились из-за небоевых причин, что объяснялось крайне затрудненными условиями базирования, и один перелетел к противнику.

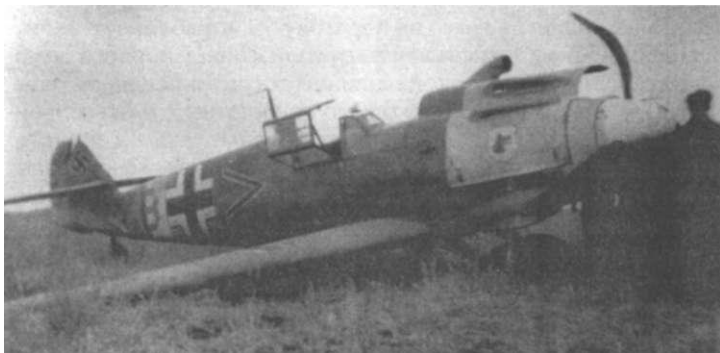
Как же можно оценить вклад советских летчиков в отражение первого штурма? В газете «Красный Крым» от 4 декабря 1941 г. командующий Приморской армией генерал И.Е. Петров писал: *«...наши славные герои-летчики успешно отражали удары врага с воздуха, громили наземные войска, уничтожив за месяц сотни самолетов, танков и бронемашин...»* Такая оценка представляется не вполне искренней. Во всех российских работах, посвященных обороне Севастополя, о действиях авиации говорится очень мало или вообще ничего. Это не случайно. По мнению историков и всех основных участников, главную роль в отражении первого штурма сыграла отнюдь не авиация, а береговая и полевая артиллерия СОРа.

Общие потери ВВС ЧФ за период 22.10 – 22.11.1941 составили 104 самолета, в том числе 3 ДБ-3, 11 Пе-2, 5 МиГ-3, 2 ЛаГГ-3, 10 Як-1, 20 И-16, 10 И-153, 12 И-15 бис, 7 И-5, 8 Ил-2, 1 ГСТ, 14 МБР-2 и 1 Че-2.

Начальник штаба Приморской армии Н.И. Крылов в своих мемуарах писал: *«Стойкость пехоты и хорошо организованный артиллерийский огонь — так, помню, охарактеризовал командарм Петров основные слагаемые боевого успеха, достигнутого при отражении ноябрьского наступления противника».* Это можно подкрепить и цифрами. Только 30-я и 35-я башенные батареи в течение ноября израсходовали 883 305-мм снаряда общим весом 340 тонн. Еще 651 203-мм снаряд (75,5 т) израсходовала полубашенная батарея № 10. Вместе со 102-мм батареями № 54, участвовавшей в боях только до 2 ноября, когда она была захвачена противником, указанные батареи уничтожили и вывели из строя 55 орудий, 17 пулеметных точек, около 400 единиц колесной и гусеничной техники и до 4,5 тысячи солдат противника, то есть больше, чем все ВВС. Всего же за время отражения первого штурма береговая артиллерия и артиллерия ДОТов выпустила более 20 тысяч снарядов всех калибров. Еще 2340 снарядов калибром от 100 до 130 мм выпустили корабли. Вес боезапаса, отстрелянный полевой и зенитной артиллерией по наземным целям, вообще не поддается учету. Применение береговых орудий носило столь интенсивный характер, а расстрел их стволов стал столь велик, что 23 ноября был отдан приказ, ограничивавший их использование только контрбатареинной борьбой. Именно артиллерийский огневой щит стал на пути у немецких войск, штурмовавших Севастополь. Трудно не согласиться с мнением Н.И. Крылова: *«11-я армия Манштейна, одна из сильнейших у Гитлера на всем Восточном фронте, застряла в Крыму теперь уже надолго. Имея в тылу советский Севастополь, гитлеровское командование не могло двинуть ее через Керченский пролив на Тамань, не могло и подкрепить ею свои войска, наступавшие на Ростов».*

Вот тогда гитлеровцы и начали писать о том, что Севастополь — первоклассная, неприступная крепость, стали именовать все его береговые батареи не иначе как фортами, придумывая им «страшные» названия: «Максим Горький», «ЧеКа», «ГПУ»... Надо же было как-то объяснить, почему два армейских корпуса, усиленные танками и значительной группировкой артиллерии, поддерживаемые авиацией, остановились перед городом, который на самом деле никаких укреплений крепостного типа со стороны суши не имел, а тылом было море».

Конечно, приведенные цифры и мнения отнюдь не говорят о том, что действия авиагруппы СОРа вообще ничего не значили. Они играли важную, если не сказать исключительную роль в борьбе с подходящими резервами и группировкой ВВС про-



**«Мессершмитт» штабного звена группы III/JG77,
потерпевший аварию на территории Крыма, октябрь 1941 г.**

тивника на аэродромах, однако находившиеся на земле генералы и адмиралы оценивали эти действия достаточно скептически — судя по натиску, резервы к противнику продолжали подходить, а его авиация как летала над главной базой, так и продолжала летать. Над полем боя они увидели свои самолеты только в самом конце отражения штурма, а до того наличия у СОРа собственной авиации практически не ощущалось.

Представляется, что в создавшихся условиях более разумным было бы сосредоточение усилий авиации не на действиях по наземным целям, а на ПВО порта и города. 366 самолето-вылетов за 19 дней, с 12 ноября по 1 декабря, давали среднесуточную цифру в 19 вылетов в день, включая взлеты по воздушной тревоге. Конечно, такой показатель трудно признать большим. По данным штаба ПВО СОРа, в ноябре немецкие самолеты совершили над городом 380 самолето-пролетов, что примерно соответствовало числу вылетов перехватчиков. На самом же деле численное превосходство атакующих в конкретных боях было еще большим, поскольку в число вылетов советской стороны входили и те, которые не завершались встречей с самолетами противника, а каждый немецкий пролет завершался сбрасыванием бомб. Если немецкие бомбардировщики сопровождалась своими истребителями, то для советских перехватчиков вообще складывалась критическая ситуация: могли ли одна-две пары «мигов» и «чаек» противостоять в воздушном бою трем-четырем парам «мессершмиттов»? В результате главная роль в отражении

воздушных налетов легла на береговую и корабельную зенитную артиллерию, группировка которой к концу первого штурма по сравнению с первоначальной сократилась в два раза. Справедливости ради необходимо признать, что в тех условиях, в которых базировались советские самолеты на севастьяпольских аэродромах, произвести одновременный взлет большого количества перехватчиков было бы вряд ли возможно. Кроме того, в соответствии с общими принципами организации ПВО им следовало действовать за пределами зоны прикрытия зенитной артиллерией, т.е. на дальних подступах к базе. При этом управление истребителями, и зенитной артиллерией должно было осуществляться из одного штаба, чего на практике не было. Повысить эффективность перехвата удалось бы при увеличении числа барражирующих истребителей, но всего этого можно было бы добиться, только сократив объем действий на сухопутном направлении, а командование СОРа никогда бы не пошло на это. Получалось, что задача по прикрытию порта решалась удовлетворительно только в те дни, когда противник не предпринимал массированных налетов, таких как 12 ноября. Слабость нашей ПВО имела далеко идущие последствия и в конце концов стала одной из причин падения Севастополя летом 1942 г.

При разборе действий немцев мы наталкиваемся на обычный парадокс — их пилоты действовали весьма профессионально и довольно эффективно, командование хорошо управляло действиями подчиненных авиачастей, но задача в целом не решалась. IV авиакорпусу не удалось ни обеспечить прорыва сухопутной обороны СОРа, ни добиться закрытия порта, ни разгромить советскую авиагруппу. Собственные потери, по немецким же данным, были невелики, но одновременно немецкие документы указывают, что к осени 1941 г. в бомбардировочных авиагруппах исправные машины составляли не более 45% от штатной численности, в истребительных — не более 60%. Активность люфтваффе шла по нисходящей, тем более что списочный состав авиагрупп на Восточном фронте с ноября стал сокращаться в связи с ошибочным решением Геринга. IV авиакорпусу пришлось взвалить на себя и ростовское направление, практически полностью прекратив действия в интересах армии Манштейна. Когда много лет спустя после окончания войны бывший фельдмаршал придумывал название для своих мемуаров — «Утерянные победы», — в их число он, по-видимому, включал и Севастополь, взятие которого из-за ряда ошибок германского командования и мужества русского солдата пришлось отложить на 250 дней.

Глава 3

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ВОЗДУХЕ В ДЕКАБРЕ. ОТРАЖЕНИЕ ВТОРОГО ШТУРМА СЕВАСТОПОЛЯ

ПЕРИОД ЗАТИШЬЯ (1 - 16 ДЕКАБРЯ).

Несмотря на отражение первого штурма, ситуация под Севастополем в начале декабря продолжала оставаться крайне сложной. С одной стороны, кризис обороны советских войск как будто миновал. Удалось наладить подачу боеприпасов и маршевого пополнения с Кавказа, а с 9 декабря в город морским путем начали прибывать подразделения 388-й стрелковой дивизии. После завершения ее переброски к 15 декабря численный состав войск СОРа достиг примерно 70 тысяч человек при 410 орудиях (в том числе 108 зенитных), 120 минометах и 26 танках. Это было уже не так мало, как в начале обороны города. Хуже дело обстояло с боеприпасами, которых удалось накопить к полевой артиллерии и минометам не более трех боекомплектов.

С другой стороны, в еще большей степени изменилась немецкая группировка. 18 ноября в распоряжение Манштейна из резерва группы армий «Юг» поступила 24-я пехотная дивизия, а две другие — 73 и 170-я (последняя закончила сосредоточение под Севастополем только к 21 декабря) — были переброшены из района Керчи. Фактически же ударная сила 11-й армии под Севастополем увеличилась более чем в два раза, поскольку теперь немцы подтянули к городу тяжелую артиллерию (четыре полка и два дивизиона орудий резерва главного командования), которой им очень не хватало в период первого штурма.

Манштейн рассчитывал начать новый штурм уже 27 — 28 ноября, но ему помешала погода. Непрерывные дожди, обрушившиеся на полуостров, сделали непроходимыми грунтовые дороги, в то время как суровые морозы на Украине выве-

ли из строя четыре из пяти паровозов тыла армии. Пока германский командарм ждал, когда запасы снарядов достигнут запланированной нормы, произошли новые изменения в стратегической обстановке. 29 ноября войсками Красной Армии был освобожден Ростов-на-Дону. Под ее ударами войска 1-й танковой группы начали отступление и только в начале декабря смогли стабилизировать свой фронт на рубеже реки Миус. Туда из состава армии Манштейна убыла 73-я пехотная дивизия, предназначавшаяся для развития успеха в ходе будущего штурма. Вслед за этим последовало поражение группы армий «Центр» в Московской битве. В любой момент из состава 11-й армии могли быть изъяты новые соединения, что сделало бы любую попытку наступления и вовсе лишенной шансов на успех. В этой непростой для германского командования обстановке 8 декабря вышла директива Гитлера № 39, в которой, несмотря на приказ *«немедленно прекратить все крупные наступательные операции и перейти к обороне»*, группе армий «Юг» ставилась задача полностью овладеть Крымом и при возможности перенести боевые действия на Кавказ. Несомненно, что таким образом фюрер пытался добиться легкого, как ему казалось, успеха, который можно было бы использовать в целях пропаганды. Начало штурма, который должен был решить судьбу Севастополя, назначили на 17 декабря.

Советская сторона заметила перегруппировку немецких войск в Крыму и не сомневалась, что долго ждать нового штурма не придется. Перехода немцев в наступление ждали и 26 ноября и 8 декабря, но после того, как стало ясно, что на центральном участке советско-германского фронта обстановка резко изменилась не в пользу вермахта, тревога начала постепенно отступать. 10 декабря из Севастополя на Кавказ убыл вице-адмирал Октбрьский, который перед отплытием намекнул всем оставшимся, что скоро немецкие войска будут окончательно отброшены от Севастополя, а возможно, даже из Крыма. Что скрывалось за этими словами, стало ясно в середине месяца, когда штаб Приморской армии получил приказание разработать план своего наступления, направленного на сковывание сил противника и недопущение их переброски на Керченский полуостров. Оказывается, еще в начале декабря в Генеральном штабе РККА возник замысел высадки крупного десанта в районе Керчи и Феодосии, имевшего последующую задачу полного освобождения Крыма. Такие перемены в обстановке не могли не радовать, но именно они притупили бдительность советской стороны накануне тяжелых испытаний.



«Мессершмитт» Bf. 109F группы III/JG77 на аэродроме Сарабуз, 1941 г.

Обстановка в воздухе была также переменчивой. В начале месяца продолжился процесс ослабления люфтваффе, начатый еще после провала первого штурма. Конкретно он выразился в переброске группы III/JG 77 за исключением 7-й эскадрильи из Сарабуза в Мариуполь. В результате в небе Крыма немцы в промежутке с 3 по 15 декабря располагали всего восемь «мессершмиттами». Группа пикировщиков IJ/StG77 оставалась на месте, но ее боевой состав после налетов советской авиации 23 — 24 ноября долго не мог восстановиться. Многие летчики получили отпуска, столь необходимые им после пяти месяцев непрерывных боев.

Численный состав авиации СОРа (на 2 декабря она состояла из 4 Пе-2, 6 Ил-2, 4 Як-1, 5 МиГ-3, 6 И-16, 13 И-153, 8 И-5, 4 У-26, 11 МБР-2) в рассматриваемый период изменился незначительно. На смену потерянными самолетами с Кавказа периодически перебрасывались новые¹. 4 декабря летчики 5-й эскадрильи 32-го иап под командованием Михаила Авдеева перегнали в Севастополь партию «яков», после чего влились в состав 8-го иап на правах 5-й (затем 1-й) эскадрильи. На тот момент 5-я эскадрилья, без сомнения, являлась лучшим подразделением истребительной авиации ВВС ЧФ и имела на

В октябре 1941 г. ВВС ЧФ получили от промышленности и ВВС других флотов 7 ДБ-3, 9 Пе-2, 20 Ил-2, 6 Як-1, 3 МиГ-3, 4 ЛаГГ-3; в ноябре — 7 ДБ-3, 15 Як-1, 6 МиГ-3; в декабре — 2 Як-1, 1 МиГ-3 и 4 ЛаГГ-3.

своим боевым счетом 32 воздушные победы. Помимо Авдеева в ее составе служили такие заслуженные пилоты, как ст. лейтенант Капитунов и мл. лейтенант Щеглов. Под командование Авдеева перешла и сводная группа «яков» и «мигов» из состава 9-го иап, на которых летали ставшие знаменитыми позднее ст. лейтенанты Калинин, Поливанов, лейтенанты Алексеев, Ватолкин, Гриб, Котров, мл. лейтенант Качалка, сержант Шелякин.

Командование стремилось максимально расширить и разгрузить аэродром Херсонесский маяк для того, чтобы организовать на нем базирование ударных машин. Как мы уже писали ранее, с середины ноября здесь стало временно базироваться звено Пе-2. 3 декабря оно убыло на Кавказ, но в ночь на 4-е Херсонесский маяк впервые принял ДБ-3 — целое звено под командованием ст. лейтенанта М.И. Буркина. Этот заслуженный авиатор впоследствии стал командиром 5-го гвардейского минно-торпедного полка (преобразованный 2-й мтап) и в конце войны получил звание Героя Советского Союза. В ночь на 8-е в состав авиагруппы влилось звено Пе-2 под командованием ст. лейтенанта И.Е. Корзунова, днем тех же суток — четыре Ил-2 во главе с командиром 18-го шап полковником А.М. Морозовым. Немецкая зенитная артиллерия оказалась не готова к встрече с бронированным штурмовиком русских, в результате чего их результаты при совершении боевых вылетов оставались на довольно низком уровне. Это позволило пилотам 18-го полка накопить значительный боевой опыт и достичь немалых успехов. Достаточно сказать, что трое из пилотов базировавшейся на Херсонесе неполной штурмовой эскадрильи — Ф.Н. Тургенев, В.Н. Куликов и Н.И. Николаев — стали к концу войны Героями Советского Союза. Командовал самой эскадрилей Герой Советского Союза капитан А.А. Губрий, удостоенный высокой награды еще в ходе советско-финляндской войны за спасение с риском для жизни экипажа сбитого самолета.

Таким образом, несмотря на потери, состав авиагруппы СОРа продолжал постепенно увеличиваться. К моменту начала немецкого штурма она обладала, по нашим расчетам, примерно 78 боевыми самолетами (с учетом неисправных самолетов в частях, но без учета техники в ремонтных мастерских¹), в том числе 3 Пе-2, 3 ДБ-3, 13 Ил-2, 8 Як-1, 2 МиГ-3, 10 И-16,

¹ По состоянию на 20 декабря в 20-й авиаремонтной мастерской в Севастополе числилось 2 Ил-2, 8 Як-1, 7 ЛаГГ-3, 10 И-16, 1 И-153, 4 И-15бис и 3 МБР-2.

15И-153, 6И-5.5У-26, 1 Р-5, 1 КОР-1, 2 ГСТ и 9 МБР-2. Их количество могло бы быть большим, если бы это позволяла емкость аэродромов. Получилось, что с конца ноября господство в воздухе над Севастополем перешло к советской авиации, но ее силы были настолько ограничены, что сам факт перехода господства к русским мало чем угрожал германской стороне. В любой момент она могла перенацелить главные силы IV авиакорпуса на севастопольское направление и вернуть себе утраченное.

В первую половину декабря боевая работа авиагруппы СОРа продолжала оставаться довольно интенсивной, даже несмотря на то что на земле установилось затишье. Помешать ей могли только погодные условия, которые в этот период действительно были далеко не блестящими.

В ночь на 1 декабря немецкие войска штурмовали пять И-5 и два У-2. Днем погода ухудшилась, что не позволило действовать штурмовикам. Тем не менее немцы предприняли попытку воздушной разведки порта одиночными Ju-88. Для их перехвата взлетело несколько истребителей, которые не смогли произвести ни одной атаки, но сами лишились двух машин — из-за отказа мотора упал в море МиГ-3 (ст. лейтенант Поливанов погиб), при посадке скапотировал и сгорел И-153 (ст. лейтенант Филимонов остался в живых).

2 декабря группа произвела три дневных штурмовых налета без потерь. На следующий день погода улучшилась, что позволило выполнить практически двойную норму штурмовых вылетов. Ночью немецкие войска бомбили восемь МБР, ГСТ, 14 И-5 и шесть У-2. Днем состоялось три удара (12 вылетов Ил-2 и 11 И-16) по немецким войскам в районе хутора Мекензия. Воспользовавшись отсутствием в воздухе «мессершмиттов», командование ВВС ЧФ решило выслать шесть ДБ-3 и девять Пе-2 с Кавказа. Днем они пробомбили район сосредоточения немцев в районе деревни Шули. При этом зенитным снарядом был подбит «ильюшин» командира 2-й эскадрильи 2-го мтап майора Арсеньева. На горящей машине он совершил посадку на территории СОРа, сумев спасти экипаж. Не так повезло летчикам того же полка из экипажа лейтенанта Короткова — все они вместе с самолетом пропали без вести. Еще одной неприятностью того дня стал короткий, но очень точный обстрел аэродрома Куликово поле немецкой осадной артиллерией. В результате падения всего 22 снарядов был уничтожен один И-5, повреждены три И-153, КОР-1 и два У-26, а также две грузовые автомашины. После этого переба-

зированной сюда 1 декабря эскадрилью «чаек» пришлось вернуть на Херсонесский маяк.

4 и 5 декабря авиация не летала по погодным причинам. 6-го в небо для удара по противнику поднимались четыре И-5, два У-26, два МБР-2, девять Ил-2, три И-16 и пять Як-1. Особняком стоял боевой дебют звена ДБ-3 лейтенанта Буркина. В сопровождении трех Як-1 они с высоты 1300 м засыпали бомбами позиции противника в районах Биюк-Каралез, Биюк-Отаркой, Заланкой и Черкез-Кермен. Полет продолжался так долго, что немцы успели вызвать истребители из Сарабуза. В результате атаки пяти «мессершмиттов» один из бомбардировщиков был серьезно поврежден и простоял месяц в ремонте. После этого случая командование ВВС ЧФ временно отказалось от применения ДБ-3 днем, переключив их на ночные полеты. Так, уже ближайшей ночью обе исправные машины успели сделать по два вылета на бомбардировку войск в тех же районах. К ним присоединились четыре И-5 и три У-26, но с утра погода вновь испортилась, и до конца суток полетов не было.

Утром 8 декабря войска СОРа изготовились к отражению мнимого немецкого наступления, а авиация вылетела для нанесения ударов по аэродромам и районам сосредоточения противника. Один ДБ-3, три И-5 и один Ил-2 на рассвете атаковали аэродром Сарабуз, при этом пропал без вести истребитель летчика Сухоручкина. Три У-26 бомбили селение Узенбаш, а один ДБ-3 дороги в районе Бахчисарая. Днем девять Ил-2 и пять И-16 в сопровождении шести Як-1 обработали командные высоты на немецкой стороне линии фронта. Несколько самолетов летали на воздушную разведку, при этом на взлете разбился «як» ст. лейтенанта Минина. Пилот погиб. Как известно, наступление не началось, и в последующие сутки Остряков решил не заставлять своих подчиненных рисковать собой, летая в плохую погоду. 10 и 11 декабря авиация СОРа произвела восемь вылетов Пе-2, 25 Ил-2 и десять И-16. Их цели в половине случаев лежали на линии фронта, а остальные двигались по дорогам Симферополь — Бахчисарай — Альма. При ударах по войскам два Ил-2 получили повреждения от огня с земли, что явно свидетельствовало об усилении противником своей зенитной артиллерии — раньше такого не бывало. Все штурмовики вернулись на базу, но один из МБР-2, вылетавших на ближнюю разведку в морском секторе базы, пропал без вести.

И в последующие дни вплоть до 17 декабря характер боевых действий авиации СОРа оставался неизменным. 14 декабря самолеты не вылетали из-за тумана, дождя и низкой

облачности, а 12 и 13-го нанесли несколько ударов небольшими силами — утром по населенным пунктам в ближнем тылу, днем — по войскам на фронте. Один И-16 получил повреждения от обстрела с земли и разбился при приземлении. Проводившаяся эпизодически воздушная разведка отметила возрастание активности перевозок по дорогам, но в штабе его истолковали совершенно неверно. В оперсводке ВВС за 15 декабря значилось: *«Обнаружено интенсивное движение войск и автомобилей по дороге от Бахчисарая на Джанкой и скопление железнодорожных составов на станции Джанкой»*. Создавалось впечатление, что войска противника отходят от Севастополя и грузятся на железнодорожные составы для того, чтобы убыть на другие участки фронта. На самом же деле грузовики ехали к Джанкою порожними, чтобы там загрузиться боеприпасами и ночью доставить их к линии фронта. При помощи такой нехитрой уловки Манштейну удалось создать у нашего командования прямо противоположное представление о своих намерениях.

Тем временем командование СОРа бросило все самолеты на действия против колонн. В течение 15-го их атаковали 11 Ил-2, восемь И-16 в сопровождении шести Як-1 и одного МиГ-3, кроме того, три Пе-2 бомбили станцию Джанкой (все-го за сутки авиагруппа совершила 71 самолето-вылет). По докладом, в течение дня летчики уничтожили 31 автомашину, одно тяжелое и одно зенитное орудия, а также минометную батарею. В одном из штурмовых вылетов состоялся воздушный бой с несколькими «мессершмиттами» (в этот день группа III/JG 77 вернулась в Сарабуз из Мариуполя), окончившийся безрезультатно. При выполнении фигуры высшего пилотажа начал «чихать» мотор на «ишачке» сержанта Харина. Это произошло из-за того, что в карбюратор не поступал бензин, но молодой летчик решил, что подбит, и произвел посадку на поле на территории противника. В нарушение инструкции он при посадке не выключил зажигание (самолет мог скапотировать и загореться), но в данном случае это спасло Харину жизнь — убедившись, что мотор работает без перебоев, он взлетел из-под носа у бежавших к нему немецких солдат и спустя несколько минут приземлился на своем аэродроме.

16 декабря группа совершила еще 60 вылетов (в том числе 11 на разведку, 15 на бомбовые и штурмовые удары, 12 на сопровождение и 22 на прикрытие базы). При налете на осадную батарею в районе высоты 76,4 м советские летчики вели воздушный бой с двумя Vf-109, но и на этот раз он не имел результатов. В этот день немцы завершили последние приго-

товления к новому наступлению. Это касалось и авиации. В операции планировалось задействовать практически все те же самые части, которые принимали участие в боях в небе Севастополя в ходе первого штурма. Это были наши «старые знакомые» группы III/JG 77, 111/StG 77, I и III/KG 27, III/KG 51, эскадрильи 6/KG 26 и 3(F)/121. Все они были весьма потрепаны в предшествующих боях, но в сумме насчитывали не менее 60 двухмоторных и 25 одномоторных бомбардировщиков, 25 истребителей и до 10 разведчиков — всего более 120 боевых самолетов. Это число ровно в полтора раза превосходило боевой состав севастопольской авиации.

ШТУРМ

Утром 17 декабря в войсках 11-й немецкой армии зачитали приказ генерал-полковника Манштейна.

«Солдаты 11-й армии! — говорилось в нем. — Время выжидания прошло! Для того чтобы обеспечить успех последнего большого наступления в этом году, было необходимо предпринять все нужные приготовления. Это основательно продумано. Я знаю, что могу положиться на мою пехоту, саперов и



Командующий 11-й армией генерал-полковник Эрих фон Манштейн на рекогносцировке в районе Севастополя.

артиллеристов... Я также знаю, что все другие рода оружия, как и всегда, сделают все от них зависящее, чтобы проложить дорогу пехоте. Наша артиллерия стала сильнее и лучше. Наша авиация опять на месте. Непокколебимая уверенность должна сопровождать нас в последнем сражении этого года. Севастополь падет!»

Надо сказать, что германский командующий имел основания для таких оптимистичных заявлений. Помимо того, что его войска значительно превосходили силы СОРа, на стороне немцев было еще два важных преимущества. Об одном из них — внезапности нанесения удара — мы уже говорили. Второе заключалось в том, что советскому командованию далеко не сразу удалось раскрыть замысел противника. Первый штурм, точнее, его вторая фаза вроде бы показали, что Манштейн считает наиболее выгодным для наступления юго-восточное направление Балаклава — Севастополь. Здесь проходило Ялтинское шоссе, по обе стороны которого имелись равнинные участки местности, что позволяло массированно использовать танки. Это направление считалось в штабе СОРа наиболее опасным и в дальнейшем. В то же время Манштейн убедился, что организовать снабжение войск в районе Балаклавы через горы Яйла, особенно в зимнее время, весьма затруднительно. Кроме того, в горах продолжали скрываться остатки разбитых советских частей и партизаны. Для нового наступления разработали кардинально отличающийся план. Его замысел заключался не в нанесении удара непосредственно на сам город, а в прорыве к Северной бухте с севера и с востока. Для генерал-полковника было очевидно то, что не сразу понял командующий Приморской армией генерал-майор И.Е. Петров, — с выходом немцев к Северной бухте Севастополь прекратит свое функционирование как порт, что решающим образом подорвет силы обороняющихся. Конечно, в бухтах полуострова Херсонес севастопольцы могли создать временные причалы, но крупные суда не смогли бы там швартоваться, а значит, доставить на сушу можно было бы только те виды грузов, которые помещались в обычную шлюпку. Эта перегрузка велась бы под непрерывным артиллерийским огнем. Без орудий, танков, с малой пропускной способностью по боеприпасам и личному составу СОРа был бы в состоянии продержаться не более двух недель. Так оно и произошло, только спустя полгода при третьем штурме города, но и тогда, в декабре, судьба советского Севастополя оказалась на волоске от гибели. Достаточно сказать, что пре-

красно осведомленный о состоянии советских войск Манштейн считал возможным выйти к бухте уже к 21 декабря.

Немецкое наступление началось с короткой, но сильной артподготовки в 06.10 утра. Подготовка велась одновременно по всему фронту СОРа, хотя и с различной интенсивностью. Так Манштейн пытался замаскировать направление своего главного удара, и, надо сказать, ему это удалось — о том, что немцам удалось вклиниться во фронт обороны в долине реки Бельбек и районе Камышлы, генерал Петров узнал только к вечеру. Это не позволило перебросить к району прорыва резервы и контратаковать немцев, пока они не успели закрепиться. Контратаки назначили на утро 18-го.

В течение всего дня немецкие бомбардировщики группами по 5 — 8 самолетов последовательными волнами атаковали позиции советских войск. Часть из них усиливала удары артиллерии по советским опорным пунктам на командных высотах, но главные усилия сосредотачивались против позиций береговой и полевой артиллерии в глубине обороны. Уже вечером 18-го оставшийся за командующего СОРом контр-адмирал Г.В. Жуков докладывал на Кавказ вице-адмиралу Ф.С. Октябрьскому, что значительная часть береговых батарей подавлена огнем артиллерии и авиацией противника, внутренним взрывом уничтожена одна из башен 35-й батареи, а у второй башни расстреляны стволы. Огневой щит Севастополя заметно ослаб, и самолеты люфтваффе сыграли в этом не последнюю роль.

Значительное внимание уделялось и бомбардировке города, а также аэродрома Херсонесский маяк. Первый удар по нему состоялся между 07.40 и 08.20, когда шесть Ju-88 сбросили на летное поле 50 авиабомб. Был разрушен один капюнир, поврежден И-153, убит 1 и ранены 9 человек. Последующие волны бомбардировщиков с истребительным прикрытием (всего над территорией СОРа за сутки зафиксировали 98 пролетов немецких самолетов) были успешно отражены зенитной артиллерией и истребителями. Последние в течение дня произвели 50 вылетов накрытие базы, причем 63 раза летчики участвовали в индивидуальных воздушных боях. Пилоты доложили о пяти сбитых и трех подбитых бомбардировщиках, причем свои боевые счета увеличили Михаил Авдеев (сбил один He-111), Константин Алексеев (сбил один Ju-88 в группе) и Константин Денисов (подбил один He-111 залпом реактивных снарядов). Героем дня стал ст. лейтенант Капитунов, сумевший сбить и подбить два бомбардировщика. Увы, до настоящего времени из-за пробелов в немецких докумен-

тах у нас нет возможности подтвердить хотя бы одну из этих побед. С другой стороны, не был сбит или подбит ни один советский самолет. Главным же оставался тот факт, что защищавшие базу летчики предотвратили повреждение взлетной полосы и потери самолетов на ней, что позволило ударной авиации работать достаточно интенсивно.

Всего в тот день истребители и бомбардировщики поднимались для нанесения ударов шесть раз (30 самолето-вылетов ударных самолетов, в том числе 18 Ил-2 и 5 Пе-2, 28 вылетов истребителей сопровождения). Подавляющее большинство из них было направлено на направление острия главного удара противника из района горы Азис-Оба. Первоочередной целью являлась вражеская бронетехника, поддерживавшая атаку вражеской пехоты. За день летчики доложили об уничтожении одного танка¹, трех танкеток, трех бронемашин, пяти автомашин и четырех минометов, а также до полуроты пехоты. Конечно же, с точки зрения того, что на направлении главного удара у немцев наступало четыре дивизии, это было немного, но ожидать большего от такого числа самолетов (на вечер 19 декабря в сухопутной авиагруппе СОРа в исправном состоянии оставалось 6 Як-1, 2 МиГ-3, 6 И-16, 10 И-153, 4 Ил-2, 3 Пе-2 и 2 ДБ-3) не приходилось.

18 декабря бои на суше разгорелись с новой силой. За ночь советское командование разработало план утренних контрударов, которыми планировало восстановить исходное положение. Осуществить задуманное не удалось. Главная ударная сила — один из полков 388-й стрелковой дивизии не успел к рассвету выдвинуться в исходный район и по пути попал под эффективный удар немецких бомбардировщиков. Он не смог не только контратаковать, но даже удержать свои позиции, когда вражеская пехота возобновила наступление. Полк, как, впрочем, и вся дивизия, был укомплектован бойцами старших возрастов народов Северного Кавказа, причем многие из них даже не знали русского языка, а командирами взводов являлись 19-летние выпускники Подольского пехотного училища.

Здесь и далее все сведения о нанесенном противнику ущербе приводятся на основе оперативных сводок ВВС ЧФ и журнала боевых действий 8-го истребительного авиаполка. Реально в составе 11-й немецкой армии на тот момент не было подразделений танковых войск, а непосредственную поддержку пехоты на поле боя осуществляли два дивизиона штурмовых орудий StuG III, которые по немецкой классификации относились к артиллерии. Наши летчики, естественно, не знали об этих тонкостях и докладывали об уничтоженных штурмовых орудиях как о танках.

Необученные войска дрогнули, в то время как немцы продолжили расширять свое вклинение в направлении Северной бухты. Части обеих сторон несли большие потери, только СОР за два дня потерял около 3500 человек убитыми и ранеными. Еще хуже оказалось положение с боеприпасами, которых к концу суток 18-го оставалось всего на один день боев.

Летная погода в этот день держалась только до обеда. Ночью оба оставшихся в строю ДБ-3 слетали по два раза на бомбежку селений Черкез-Кермен и Шули. Штурмовики за день слетали три раза, Пе-2 — один раз (из 68 самолето-вылетов 10 совершено Ил-2 и 3 Пе-2). Их целями были войска в долине реки Кача и в районе хутора Мекензия. По докладам, немцы лишились танка, четырех автомашин и роты пехоты. Все самолеты вернулись на аэродромы, но три Ил-2 получили повреждения от зенитного огня.

К этому времени севастопольские летчики уже успели накопить определенный опыт нанесения ударов по наземным целям на линии фронта, в совершенстве овладеть своими самолетами, включая те, которые поступили на вооружение незадолго до начала войны. Этот опыт свидетельствовал, что боевые возможности даже самолетов новых типов далеко не идеальны.

ДБ-3 был неплох как горизонтальный бомбардировщик, нес тонну бомб, но из-за высокой уязвимости как от истребителей, так и от зениток использовался почти исключительно ночью. Днем его можно было выпускать на линию фронта, но при этом следовало позаботиться о мощном истребительном прикрытии, а высота бомбометания не должна была опускаться ниже 2000 м. Естественно, поражать бомбами с такой высоты точечные цели на земле (отдельные танки, позиции полевых батарей) было практически невозможно.

Более эффективным считался Пе-2. Хотя он нес меньше бомб, из-за высокой скорости его можно было посылать без истребительного прикрытия, да и огонь с земли редко наносил повреждения этим машинам. Экипажи «пешек» звена Корзунова совершали в день от двух до семи вылетов, но эффект от них вряд ли был очень большим. Дело в том, что из-за особенностей своей конструкции Пе-2 мог пикировать только с высоты не менее 3000 м (высота вывода из пике колебалась от 1400 до 2200 м в зависимости от опытности экипажа). В то же время нижняя кромка облачности в осеннее и зимнее время крайне редко поднималась до этой отметки. Из-за этого в ходе декабрьских боев за Севастополь Пе-2 в 100% случаев бомбили с горизонтального полета, иногда даже с высоты 600 м.

Такой вариант использования был предусмотрен, и на самолете имелся бомбардировочный прицел, но место штурмана располагалось не в носу самолета, а позади летчика, в связи с чем возможности штурмана по обнаружению наземных целей и прицеливанию были весьма ограничены. Как правило, он больше наблюдал за воздушной обстановкой в задней полусфере, а бомбил «по сапогу» — сигналу от летчика. Точность такого бомбометания не могла быть высокой. Достаточно сказать, что практически все цифры по количеству пораженной техники, приведенной нами на основе оперсводок, не учитывают результаты бомбардировок Пе-2, поскольку их экипажи каждый раз докладывали: «Результат удара не установлен!» Вот такие были возможности для наблюдений с Пе-2 за землей.

Принято считать, что лучшим самолетом для нанесения ударов по наземным целям являлся штурмовик Ил-2, но и у него обнаружились пределы возможного. Пока летом и осенью пилоты «ильюшиных» ВВС ЧФ «работали» по немецким автоколоннам в тылу, все было в порядке, но стоило им взяться за цели на передовой, как сразу обнаружились слабые места. Пушечно-пулеметный огонь и реактивные снаряды оказались малоэффективны против рассредоточенной пехоты, которая еще до начала налета успевала залечь. Этому способствовали и условия местности под Севастополем — поросший кустарником каменистый грунт, большое количество естественных и искусственных укрытий. В то же время, как писалось в отчете авиагруппы СОРа за период с 1.11.1941 по 22.2.1942, *«применение фугасных бомб в силу отсутствия прицела на Ил-2 по точечным целям малоэффективно... Выводы:*

1. Действия штурмовой авиации по переднему краю целесообразны лишь в дни наступления наших войск и при отражении атак противника на наш передний край. Действия просто по окопам, ДОТам и ДЗОТам малоэффективны.

2. Действия перед нашим передним краем требуют очень четкой отработки обозначения переднего края войсками и знания летчиками линии боевого соприкосновения.

3. На точечные замаскированные цели необходимо лидирование».

В соответствии с этими выводами и осуществлялось тактическое применение штурмовиков. В конечном итоге в штабе ВВС ЧФ выработали два метода: «массированный» удар силами двух-трех пар по районам сосредоточения противника для атаки (например, крупному оврагу или обратным скатам высоты) либо непрерывные действия отдельными парами с целью заставить залечь пехоту противника и не допустить ее

перехода в атаку. Выигрыш времени в два-три часа, достигнутый такими действиями, мог иметь значительный результат, поскольку за это время командование успевало прислать на угрожаемый участок резервы. Таким образом, в значительной степени советская авиация под Севастополем играла роль «оружия сдерживания», и об эффекте ее применения нельзя судить исключительно по цифрам заявленного прямого ущерба.

19 декабря бои на земле продолжались с прежним ожесточением. Командование СОРа бросило в бой армейский резерв — спешенную 40-ю кавалерийскую дивизию, в которой имелось примерно полторы тысячи бойцов. Она предотвратила намечавшийся прорыв обороны, но не смогла остановить немецкое продвижение. Поскольку с момента начала штурма Севастополь все еще не получил ни одного солдата, ни снаряда, Военный совет СОРа решил непосредственно доложить положение в Ставку Верховного главнокомандования:

«Противник, сосредоточив крупные силы, часть свежих войск, при поддержке танков, авиации в течение трех дней ведет ожесточенные атаки с целью овладения Севастополем. Не считаясь с огромными потерями живой силы, материальной части, противник непрерывно вводит свежие силы в бой. Наши войска, отбивая атаки, упорно отстаивают оборонительные рубежи... Большие потери материальной части, оружия, пулеметов, минометов...

Войска отошли на второй рубеж. Резервы и пополнение не получены. Снарядов 107-мм корпусной артиллерии, 122-мм гаубиц, 82-мм минометных нет. Остальной боезапас на исходе. На 20 декабря с целью усиления частей, действующих на фронте, вводится личный состав кораблей, береговых и зенитных батарей, аэродромной службы и т. д.

Дальнейшее продолжение атак противника в том же темпе — гарнизон Севастополя продержится не более трех дней.

Крайне необходимы поддержка одной стрелковой дивизией, авиацией, пополнение маршевых рот, срочная доставка боезапаса нужных калибров».

Севастопольская авиация в этот день делала все, что могла. Даже ДБ-3 начали совершать дневные вылеты без истребительного прикрытия, а звено Корзунова бомбило наземные цели шесть раз (в 10.45, в 12.34, в 14.00, в 15.23, в 16.30 и в 17.31). Экипажи практически не покидали самолетов, на них только успевали подвешивать новые бомбы, и они снова поднимались в небо. Задень пилоты сухопутной авиагруппы совершили 125 самолето-вылетов и сбросили на голову врага шесть ФАБ-250, 194 ФАБ-100 и более 1100 осколочных авиа-

бомб калибром 25 и 2,5 кг. В этот день результаты действий оказались более значимыми — по докладам летчиков, противник лишился двух бронемашин, 20 автомашин, 26 повозок, 22 зенитных орудий и пулеметов, потерял до двух батальонов пехоты. Один из вылетов пришелся на аэродром Саки, где базировалась торпедоносная эскадрилья 6/KG 26, но понесенный ею ущерб неизвестен. Немецкая авиация действовала в этот день гораздо менее интенсивно, чем в первые два. Бомбардировщики группами от двух до шести машин (очевидно, именно столько исправных самолетов имелось в эскадрильях к середине декабря 41 -го) бомбила и обстреливала позиции наших войск в районе селений Камары и Камышлы. Всего за день посты ВНОС насчитали около 60 самолето-пролетов. Весьма характерно, что ни один из бомбардировщиков не рискнул показаться над портом, а «мессершмитты» показали полную беззубость в вопросе прикрытия собственных войск от ударов с воздуха.

Каких бы успехов ни добилась советская авиация, ее ударов было недостаточно, чтобы остановить немецкое наступление. Силы же защитников были на исходе. Армейский резерв уже весь находился в бою, а перебросить войска с других участков фронта генерал Петров не решился — не будучи уверен в надежной работе разведки, он допускал, что противник только и ждет этого, чтобы нанести новый сильный удар в другом месте. В очередной раз прочесали тыловые подразделения, включая личный состав авиаремонтных мастерских и строительной роты ВВС, что позволило влить в обороняющиеся войска к утру 20 декабря пять батальонов и три роты маршевого пополнения. Это позволило продержаться еще день. Тем временем отреагировала Ставка. Своей директивой № 005898 она подчинила СОР Закавказскому фронту, сделав, таким образом, его командующего ответственным за оборону города. Ему предписывалось немедленно прислать в Севастополь маршевое пополнение, боеприпасы, а также выделить одну стрелковую дивизию. Октябрьскому приказали немедленно вернуться в Севастополь во главе отряда кораблей огневой поддержки. Все пункты этой директивы были незамедлительно выполнены за исключением одного: *«Оказать помощь Севастопольскому оборонительному району авиацией Закавказского фронта силами не менее пяти авиаполков»*. И дело здесь было не в неисполнительности подчиненных, а в том, что аэродром Херсонесский маяк и так был до предела заставлен авиатехникой, а действовать с аэродромов Кавказа могли только дальние бомбардировщики без истребительно-

го прикрытия. Одновременно по своей линии нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов дал такие же указания кавказской группе ВВС ЧФ. В ночь на 20-е из Анапы в Севастополь перелетели еще три Пе-2, три Ил-2 и семь Як-1. Последние относились к 3-й эскадрилье свежесформированного 7-го иап. Для того чтобы освободить для них место на аэродроме, на Кавказ отправили все исправные самолеты 11-го шап (шесть И-5, один КОР-1 и один Р-5). Севастопольская авиагруппа решительно приобрела «дневной» характер.

Роль поддерживающей пехоту на поле боя силы все более переходила к авиации СОРа. Весьма характерна телефонограмма, посланная генералом Петровым в штаб 40-й кавалерийской дивизии во второй половине дня 20 декабря: *«Сдерживать сколько можно. Использовать выгодные рубежи. Утром 21-го ожидайте поддержку. Пока помогу самолетами»*. И помог! В этот день для ударов по противнику было совершено беспрецедентное количество вылетов: 15 Пе-2, 5 ДБ-3, 20 Ил-2 и 45 на сопровождение ударных машин, из которых 18 выполнили И-16, которые также штурмовали войска противника пулеметным огнем и «эрэсами». Впервые с начала штурма была предпринята попытка задействовать бомбардировщики ВВС ЧФ с Кавказа. Первая группа в составе шести ДБ-3, которая должна была атаковать войска в Бельбекской долине,



**ДБ-3 2-го итап на полевом аэродроме на Северном Кавказе, 1941 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова).**

на маршруте попала в густую низкую облачность и была вынуждена вернуться. В 12.05 другая восьмерка бомбардировщиков все-таки смогла пробиться к Севастополю и сбросить с высоты 1200 м 56 ФАБ-100 на немецкие и румынские подразделения, изготовившиеся к наступлению в районе Чоргуня. Только штурмовики уничтожили за день танк, две танкетки, 21 автомашину, семь зенитных орудий и вывели из строя до двух пехотных батальонов.

Немецкая авиация действовала менее активно. За день в воздухе над СОРом смогли насчитать только 29 пролетов вражеских самолетов, которые атаковали наши войска в районе селения Камышлы и станции Мекензиевы горы. Вечером несколько бомбардировщиков попытались бомбить Севастополь, но были перехвачены воздушным патрулем. Один Ju-88 сбила пара Алексеев — Бабаев, летавшая на «яках», второй — ст. лейтенант Шилкин, стартовавший на единственном исправном «миге».

Интересная запись о воздушном бое в эти сутки содержалась в журнале боевых действий эскадрильи 2/КГ 27:

«После многих дней нелетной погоды сегодняшнее прояснение позволило нам опять летать. Эскадрилья направила три самолета для атаки батарей и полевых позиций под Севастополем. До гор Яйла нас прикрывала облачность, находившаяся на высоте 300 м. Вдруг перед самой целью защита облаков резко разорвалась. Сверкающей голубишной перед нами открылось Черное море. В этом случае нам оставалось одно: набрать высоту! В то время как мы южным курсом шли в сторону Черного моря, над Севастополем начали набирать высоту первые истребители. Но они не пошли за нами в сторону моря, а держались над юго-западной частью Крыма. Затем на 3000 м последовал заградительный зенитный огонь базы, при этом русские истребители, не обращая внимания на облачка разрывов, начали пикировать на наши самолеты. Тем временем мы уже уложили наши бомбы на батареи и оборонительные позиции юго-западнее города. При этом одна 250-килограммовка немедленно заставила замолчать тяжелую зенитную пушку. Другие бомбы легли на фортификационные и полевые позиции поблизости от города.

Теперь мы пикировали под защиту облачности, поскольку нас преследовал рой истребителей. Для этого у нас была достаточно высокая скорость, радист, бортмеханик и стрелок вели огонь по русским бипланам. Несмотря на то что русские **устремилась за нами, догнать немецкие самолеты они не**



**Группа «хейнкелей» эскадры KG27 идет на бомбардировку
Севастополя, декабрь 1941 г.**

смогли. Они стреляли по нам с большого удаления. Наконец мы были в облаках. Оставшиеся «с носом» истребители шли за нами. Они были достаточно хитры и караулили нас сверху. Ну ничего, пусть парни поищут нас в облаках!»

Не все вылеты завершались настолько успешно. Пилот Г. Рейф (H. Reif) из эскадрильи 3/KG 27 докладывал:

«Туманы, сильная облачность и снегопад принесли многодневный отдых. Только 20 декабря мы пошли на Севастополь, где нам предстояло атаковать артиллерию на огневых позициях. До 30 километров на удалении от линии фронта нижняя кромка облачности не поднималась выше 100 м. При этом шел сильный дождь, и мы шли в атаку на бреющем полете. Вдруг сплошная облачность разорвалась, другие облака находились на высоте 4000 м, и открывался дальний, ясный обзор. Мы летели восточнее Балаклавы в направлении моря, чтобы набрать высоту, потом снова повернули на север к нашим целям юго-восточнее Севастополя. При этом мы поднялись на 3000 м. Перед целью по нам снова открыла огонь, хо-

роший прицельный, уже знакомая нам зенитная артиллерия всех калибров. К тому же нас атаковали истребители всевозможных типов. После бомбометания мы с различными уловками благополучно вернулись, но при посадке чуть не вляпались. При заходе на посадку сначала видимость была хорошей, но перед самой землей мы внезапно попали в сильный туман, который был усилен вихрями тонкой снежной пыли от садившихся перед нами самолетов. Мы сели слишком рано, снесли заградительное ограждение и налетели на штабель бомб. При этом у нашего бомбардировщика 1G+HL отлетели стойки шасси». К этому следует добавить, что самолет был потерян на 20%, а два авиатора получили ранения.

Очень ответственным был для советской стороны день 21 декабря. Противник явно выбился из графика, не успевая закончить свой выход к Северной бухте к установленному сроку. Подчиненные Манштейна яростно атаковали весь день. Наиболее ожесточенные бои развернулись за высоту 192,0 м, которая в течение дня четыре раза переходила из рук в руки, но в конечном итоге осталась за немцами. 388-я дивизия потеряла в этих боях до половины личного состава, а 40-я кавалерийская — своего командира полковника Кудюрова, который был убит снарядом штурмового орудия в тот момент, когда он сам встал к противотанковой пушке. И в этот критический день сева­стопольская авиация энергично поддерживала своих наземных коллег, произведя 16 бомбардировочных и 31 штурмовой вылет. На головы противника обрушилось 132 ФАБ-100, 62 ФАБ-50, около 1900 осколочных бомб и 284 РС. Поскольку все удары наносились на довольно узком участке фронта, протяженностью не более 10 км, плотность воздействия была достаточно большой. Немцы понесли значительные потери, которые точно даже не поддавались учету.

Главные же события дня разыгрались в морском секторе базы. Еще предыдущим вечером из Новороссийска в Севастополь вышли крейсера «Красный Кавказ» (флаг вице-адмирала Октябрьского), «Красный Крым», лидер «Харьков», эсминцы «Бодрый» и «Незаможник». На их борту находились 79-я морская стрелковая бригада и батальон из состава 9-й бригады морской пехоты — всего около 4000 хорошо подготовленных бойцов, со всем положенным по штату вооружением и боеприпасами. Корабли должны были прибыть в Севастополь еще до рассвета, но не смогли осуществить это из-за густого тумана. На входе в порт стояло наше оборонительное минное поле, и без определения по береговым ориентирам движение вперед было равносильно самоубийству. К 11.30 21-го отряд

все еще находился у входной точки фарватера. Тогда Октябрьский решил прорываться другим фарватером, расположенным вдоль занятого немцами берега. Очень скоро корабли были обнаружены разведкой противника, а когда это стало известно вражескому командованию, оно поспешило бросить против них бомбардировщики. Вот как вспоминал события того дня К.Д. Денисов:

«Утро 21 декабря выдалось пасмурным, тем не менее боевая работа велась с малых высот небольшими группами непрерывно. В 10.00 поступил приказ: эскадрилье быть в готовности прикрывать боевые корабли в море. Куда они следовали, с какой задачей? Ответы на эти вопросы были тогда для нас тайной за семью печатями... В штабе разработали график прикрытия отряда кораблей истребителями, но вылет их задерживался из-за непогоды. По этой же причине задержался и приход кораблей, не состоялась их встреча с тральщиком, выделенным для сопровождения отряда в базу.

Когда к 11 часам погода улучшилась, облачность стала выше, поднялись в воздух «чайки» эскадрильи Петра Пономарева, а затем последовательно и два звена «ишачков». «Яки» эскадрильи Михаила Авдеева дежурили на аэродроме для наращивания усилий в воздухе. Корабли находились на траверзе Балаклавы на удалении 15 — 20 миль.

Оживился и противник. Вначале показался один его самолет, затем пара, четверка, восемь, двенадцать... Враг непрерывно наращивал силы, поэтому вступили в дело и «яки». По замыслу экипажи моей эскадрильи не должны были ввязываться в бой с истребителями противника, а атаковать бомбардировщиков, не давая им возможности прорваться к отряду кораблей и прицельно сбросить бомбы. Возглавляемая мною четверка И-шестнадцатых барражировала под нижней кромкой облачности на высоте около 200 метров, причем одна пара кружилась в километре впереди кораблей, а другая на таком же удалении в стороне от них. Время от времени из-за облаков сыпались бомбы, иногда на считанные секунды показывался силуэт вражеского бомбардировщика, тут же вновь нырявшего в облака. Корабельная зенитная артиллерия вела заградительный огонь на предполагаемых направлениях полета вражеских бомбардировщиков.

Понятно, что как неприцельное бомбометание из облаков, так и зенитный огонь по «голосу» вражеских самолетов не давали эффекта. Не пришлось и нам вступить в воздушный бой. Но было очевидным, что **прикрытие кораблей с воздуха не да-**

ло врагу возможности вести визуальное прицеливание и нанести хоть какой-нибудь ущерб кораблям. Значит, свою задачу мы выполняли, даже если не сделали ни одного выстрела.

Кончилось время дежурства, и наша четверка вернулась на аэродром. А отряд кораблей в кильватерном строю продолжал идти полным ходом вдоль берега с постоянным курсом на Севастополь.

К полудню облачность еще больше поднялась, в ней образовались «окна». И тогда противник предпринял крупный налет. В воздухе появилось много вражеских самолетов и наших истребителей, «юнкерсы» ныряли в разрывы облаков, пикировали на цели. Небо запестрело сотнями разрывов зенитных снарядов, вода в море забурлила от разрывов бомб. Но шло время, правда, по-боевому быстротечное, а ни один вражеский самолет так и не был сбит — перехватить их и уничтожить до ухода в облака не удавалось. Но и враг не добился поставленных целей. Пять красавцев — боевых кораблей, обогнув мыс Херсонес, не сбавляя хода, завершили свой путь в Главной базе Черноморского флота. Правда, при входе в базу до кораблей стала доставать дальнобойная артиллерия противника, но на нее тут же обрушились «илы» и Пе-2, мощно заговорила наша 35-я батарея, к которой присоединились другие береговые батареи. И вражеский огонь сразу заметно ослабел. Многоярусная схватка с врагом на земле, на море и в воздухе закончилась в нашу пользу — все корабли прибыли в Северную бухту, к месту нового базирования, и стали под разгрузку. А их орудия развернулись в сторону врага. Оборонительный потенциал Севастополя возрос. Сейчас это было самым главным...»

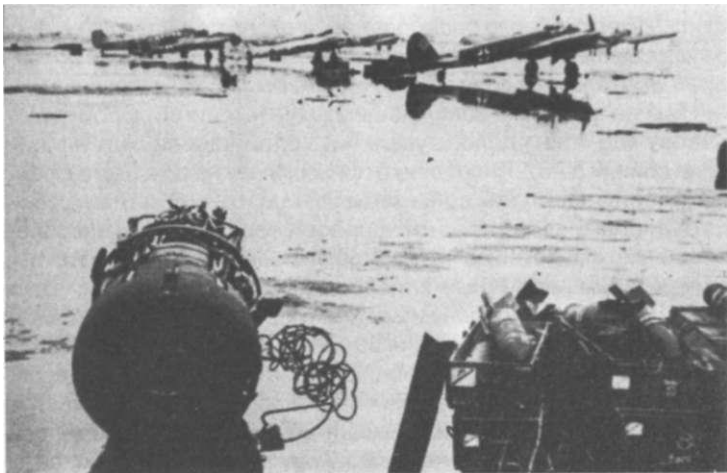
Тем не менее в последующем вылете к линии фронта Денисову все-таки удалось увеличить свой боевой счет на еще один сбитый Ju-87. Пилот с него приземлился на парашюте в расположении советских войск и был взят в плен. В соответствии с традициями рыцарства он попросил передать свой пистолет сбившему его летчику, что и было выполнено. Сейчас доставшийся таким необычным способом Денисову «браунинг» экспонируется в Центральном военно-морском музее. Ведомый Денисова сержант Сиков сбил Ju-88 залпом РС. При прикрытии кораблей отличились летчики эскадрильи Михаила Авдеева: сержанты Степанов и Шелякин сбили по одному Ju-88, о сбитии одного Vf-109 доложил сержант Бабаев. Советская сторона боевых потерь в воздухе не имела, но два «яка» при пробивании облачности столкнулись в воздухе поблизости от аэродрома и были полностью разбиты. Пилот одного из них — старшина

Бойко — погиб, другой спасся на парашюте. Хотя подтверждение на советские заявки со стороны немцев отсутствуют, нельзя сомневаться, что усилиями сева­сто­польских истреби­те­лей было обеспечено прибытие первого подкрепления с «большой земли», столь необходимого сухопутной обороне.

Немцы признают в этот день потерю только одного самолета, а именно He-111 из эскадрильи 1/KG 27.

«После боевого вылета (мой 100-й вылет) на батарее севернее Севастополя, — вспоминал пилот 1-й группы эскадры Г. Креме (G. Krems), — на обратном пути над Крымом мы увидели He-111, лежащий на брюхе. Экипаж привлек наше внимание выстрелами из ракетницы. После многочисленных колебаний, садиться нам или нет, мы приняли решение сесть на огромном поле. Только когда мы пошли на посадку, я заметил, насколько влажен грунт под нами. Едва ли можно было остановиться. Мы приняли экипаж через нижний люк. Они были безумно счастливы. Собравшиеся поздравить меня с 100-м боевым вылетом на аэродроме в Кировограде в 14.46 были очень удивлены, когда из самолета вышли не пять, а десять человек.

Эти полеты в Крым на Севастополь были очень опасными. Очень сильная зенитная артиллерия, большое массирование истребителей и заградительного зенитного огня, в котором русские истребители прекрасно ориентировались, а наши,



Аэродром Николаева, ноябрь 1941 г.

само собой, нет. Успехи были, но оборона была убийственной. Это были очень тяжелые дневные боевые вылеты. Для того чтобы обеспечить точность бомбометания, мы не могли идти на большой высоте, а прикрытие облачности было редким. Чтобы спастись, мне как-то пришлось пикировать в горы Яйла, потому что за моим He-111 гнался истребитель.

Во время моего 113-го полета аэродром Севастополя по-д мной был настолько «гостеприимным», что я смог пролететь над ним только в пикировании. Над ним удалось пройти на бреющем полете, обстрелять из бортового вооружения и сбросить бомбы на стоявшие там истребители. Сильного огня зенитной артиллерии и низколетающих истребителей мы не заметили, но они были там. После атаки (аэродром находился на берегу моря) мы сразу же ушли на высоте нескольких метров над водой. Истребители шли прямо за нами. Они вели огонь из бортового вооружения, а мы уходили от них в сторону Турции. Мы ждали прямого попадания, но благодаря долгому маневрированию на малой высоте над водой мы смогли оторваться. Время, в течение которого мы отрывались от истребителей, нам показалось вечностью».

Потерянный же He-111 считался подбитым зенитным огнем и на 30% потерянным в результате повреждений, полученных от зенитных снарядов и при посадке.

22 декабря бои на земле продолжались с прежним ожесточением. 79-я бригада несколько раз контратаковала и, хотя не смогла вернуть прежних позиций (по итогам дня немцы даже немного продвинулись вперед), сильно измотала войска противника. Вражеские командиры частей и подразделений прилагали огромные усилия, чтобы заставить своих истощенных боями подчиненных идти вперед. В этот день на одном из участков фронта советское командование отметило странное явление — в условиях большой влажности и мороза немецкие пехотинцы шли в атаку без шинелей в одних мундирах. Захваченные пленные сообщили, что шинели у них отобрали их же командиры, пообещав вернуть их в Севастополе! Все это не дало никакого результата — в целом советская оборона устояла, а на следующий день Манштейну даже пришлось прекратить атаки, чтобы заменить наиболее истощенные потери части.

Боевая работа в этот день велась с максимальным напряжением. Самолеты с Кавказа, правда, вылететь не смогли из-за нелетной погоды в районе своих аэродромов, но Севастопольская авиагруппа совершила 131 самолето-вылет, в том числе 20 бомбардировщиками и 27 штурмовиками. Были уничтожены зенитная и минометная батареи, две бронема-

шины, бензоцистерна и большое количество живой силы. Немецкая авиация действовала группами не более трех машин над линией фронта и одиночными разведчиками над портом. Вылетавшая для прикрытия пара в составе командира 8-го иап подполковника К.И. Юмашева и инспектора по технике пилотирования ВВС ЧФ майора Наумова сбита один Hs-126, а один Ju-88 уничтожила зенитная артиллерия. Советская сторона потеря в самолетах не понесла.

23-го на фронте установилась суточная передышка, которую командование IV авиакорпуса попыталось использовать для нанесения ударов по советским аэродромам. Днем пять «юнкерсов» безрезультатно бомбили ВПП в Анапе, которая использовалась советской стороной для перегонки самолетов в Севастополь. Аэродром Херсонесский маяк подвергся налетам нескольких троек бомбардировщиков, пытавшихся поразить цель через «окна» в облаках. Единственным их успехом стало повреждение одного «яка» и ранение пилота ст. лейтенанта Арефина. Защищая аэродром, советские летчики произвели 56 самолето-вылетов и 21 индивидуальный воздушный бой. По их докладам, противник лишился одного Ju-88 и двух Vf-109. По немецким данным, в этот день истребителями был сбит He-111 из 3/KG 27 (экипаж выпрыгнул с парашютами), а другой «хейнкель» из той же эскадрильи был подбит зенитным огнем и совершил экстренную посадку в Херсоне. Собственные потери у советской стороны отсутствовали. Активность советской ударной авиации после перенапряжения предыдущих дней несколько снизилась и составила 10 вылетов бомбардировщиков и 20 штурмовиков. Главным же событием дня стало прибытие на транспортах в Севастополь части сил 345-й стрелковой дивизии (5250 человек, 21 орудие).

На следующий день бойцы этого соединения приняли участие в контратаках в районе севернее станции Мекензиевы горы, где утром прорвался полк немцев. И снова советская авиация более активно поддерживала свои наземные войска, чем люфтваффе. Самолеты последних над полем боя практически не появлялись, в то время как 11 бомбардировщиков и 23 штурмовика СОРа повредили два танка, уничтожили бронемашину, минометную батарею и большое количество атакующей пехоты. Порт работал с исключительной нагрузкой. В тот день он принял корабли и суда, на которых в Севастополь прибыли десять маршевых рот, вторая часть 345-й дивизии и 81-й отдельный танковый батальон (26 танков Т-26). Истребители сделали для прикрытия судов 42 вылета, но противник даже не попытался воспрепятствовать этому наращиванию сил.

25-го велись бои местного значения в районе Чоргуня, которые были использованы авиацией обеих сторон для приведения себя в порядок. Авиагруппа СОРа сделала всего 27 самолето-вылетов, причем только три — ударными самолетами.

Вторая фаза штурма началась 26 декабря. Теперь немцы уже не пытались атаковать на широком фронте, хотя бы даже для того, чтобы сковать советские силы на других направлениях. В своих мемуарах фельдмаршал Манштейн так описывал общий ход штурма:

«Нет возможности подробно излагать здесь ход наступления. Необходимо было сначала выбить противника внезапным ударом из полосы обеспечения на участке между реками Бельбек и Кача. Одновременно нужно было захватить его опорные пункты в долине Бельбека и на возвышенном южном берегу реки. Дальше наступление должно было вестись уже через гласис крепости к бухте Северной. Основную тяжесть боя несла храбрая 22-я Нижнесаксонская пехотная дивизия во главе с ее отличнейшим командиром генерал-лейтенантом Вольфом; от нее же зависел успех. Она очистила от противника полосу обеспечения между реками Кача и Бельбек, вместе с наступавшей южнее 132-й пд штурмовала высоты на южном берегу долины реки Бельбек и прорвалась уже в зону укреплений южнее долины. Но клин наступления становился все уже, так как 50-я пд и 24-я пд, наступавшие с востока в направлении на бухту Северную, не продвинулись сколько-нибудь заметно в поросшей



Командир 5-й эскадрильи 40-го бап майор А.П. Цурцумия прославился точными бомбоударами по войскам противника При обороне Перекопа и Севастополя. 29.12.1941 он погиб в авиационной катастрофе, а 22.2.1942 посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза.

почти непроходимым кустарником гористой местности. В боях за упорно обороняемые противником долговременные сооружения войска несли большие потери».

Тем не менее к исходу того дня противнику удалось еще на один километр потеснить советские войска к югу. До Северной бухты оставалось всего три километра, и немецкому командующему казалось, что еще одно усилие — и цель будет достигнута. Немцы подавляли оборону огнем тяжелой артиллерии и штурмовых орудий, наши атакующих — огнем корабельной артиллерии, ДОТов и налетами авиации. Авиагруппа СОРа совершила в те сутки 97 самолето-вылетов, включая 16 бомбардировщиками и 31 штурмовиками. Был подбит один танк, уничтожены семь автомашин, две минометные батареи и две роты пехоты. Понимая важность этих ударов, советские авиаторы попытались повысить их точность за счет снижения высоты штурмовки и впервые за долгое время понесли потери от зенитного огня. Один из сопровождающих «Яков» упал в море в районе Качи (сержант Степанов погиб), а два Пе-2 и два Ил-2 получили повреждения. Кроме того, при посадке в сумерках разбился И-153, но его пилот не пострадал. Для восполнения потерь в этот день с Кавказа перелетел еще один Пе-2. Немцы лишились одного «юнкерса» из состава 9/КГ 51 вместе с экипажем, но обстоятельства и район этой потери точно неизвестны.

В этот же день командующий ВВС ЧФ генерал-майор авиации Н.А. Остряков направил в штаб ВВС ВМФ справку о боевой работе Севастопольской авиагруппы за период с 17 по 26 декабря. Приведенные в ней цифры выглядят весьма впечатляюще. За десять дней интенсивных боев произведено 1106 самолето-вылетов. 148 из них совершили бомбардировщики, 204 — штурмовики и 20 — самолеты МБР-2. Еще 247 вылетов совершили истребители сопровождения, причем более чем в половине случаев они также наносили штурмовые удары реактивными снарядами и пулеметным огнем. Чтобы добиться таких значительных показателей, экипажи Пе-2 в отдельные дни совершали до семи вылетов, Ил-2 — до четырех, истребители — до четырех-пяти. На головы немецких солдат обрушились 10 ФАБ-250, 1050 ФАБ-100, 488 ФАБ-50, 287 АО-25, 10 270АО-2.5, 1829 РС-82 — всего более 170 тонн боевой нагрузки. Было уничтожено (без подбитых) пять танков, шесть бронемашин, 4 полевых орудия, 14 минометов, 80 автомашин, выведено из строя 1,5 — 2 полка пехоты. Если учесть, что общий периметр сухопутной обороны СОРа к началу штурма составлял 35 километров, а ширина активного участ-

ка не более 10, то можно прийти к выводу, что подобной по своей плотности авиационной поддержки советские войска в тот момент не имели ни на одном другом участке советско-германского фронта. Для прикрытия базы истребители вылетали 440 раз. В воздухе они без собственных потерь сбили 18 немецких самолетов, в том числе — четыре бомбардировщика над аэродромом Херсонесский маяк. Противник дважды пытался подавить нашу авиацию на аэродроме бомбовыми ударами, но не смог уничтожить там ни одного самолета.

Летать в течение первой половины 27 декабря помешала плохая погода. Во вторую половину наши ударные самолеты успели совершить лишь 16 вылетов в сопровождении пяти И-16. Противник потерял до роты пехоты, был подавлен огонь трех зенитных автоматов. К сожалению, в этот день не обошлось без потерь. После наступления темноты для бомбардировки районов сосредоточения вражеских войск вблизи передовой вылетел ДБ-3 капитана Мироновского. Спустя десять минут после взлета его самолет внезапно вывалился из облаков и упал в Казачьей бухте. При ударе о воду сдетонировали бомбы, так что в живых никого не осталось. Точную причину катастрофы определить так и не удалось. Возможно, что от ежедневных нагрузок летчик переутомился или потерял пространственную ориентировку в облаках. Впрочем, сослуживцы Мироновского называли и еще одну причину — днем он получил письмо от бывших сослуживцев из авиации Тихоокеанского флота, которые сообщали, что оставшаяся во Владивостоке жена не хранит супружескую верность...

28 декабря немцы предприняли последнюю крупную попытку добиться реализации своего замысла. Перед атакой артиллерия 11-й армии и авиация IV авиакорпуса в течение полутора часов обрабатывали советские позиции, выпустив по ним более тысячи тяжелых снарядов, бомб и реактивных мин (реактивные минометы применялись немцами под Севастополем впервые, чем вызвали немалое замешательство среди наших бойцов). После этого сильным ударом противнику удалось прорвать наши позиции в направлении станции Мекензиевы горы, но, натолкнувшись на свежую 345-ю дивизию, солдаты вермахта остановились. Не в пример предыдущим дням авиация противника активно поддерживала свои наступающие части, произведя в тот день рекордное число самолетов-пролетов над территорией СОРа за весь 1941 г. — 114. Досталось и городу, над которым немецкие самолеты появлялись в тот день 36 раз и сбросили 165 бомб. Несколько звеньев атаковало Херсонесский маяк, но, к счастью, не до-

бились при этом никаких успехов. Из числа нападавших нашим истребителям (39 вылетов на прикрытие) удалось сбить по два Ju-87 и Ju-88. «Штуки» пришлось на долю пилотов 3-й эскадрильи 8-го иап лейтенантов Белозерова и Бородина. Советская авиация над линией фронта тоже действовала активно. 28 раз вылетали бомбардировщики и 31 раз — штурмовики. При посадке Ил-2, пилотировавшийся капитаном Кичиренчко, врезался в капонир и оказался полностью разбит. Других потерь не было.

29 декабря по всему фронту вдоль Северной бухты кипели ожесточенные встречные бои: немцы пытались развить вчерашний успех, а советские войска — вернуть утраченные позиции. К вечеру поле боя осталось за противником, который сумел полностью овладеть станцией Мекензиевы горы и выйти к 305-мм батарее № 30, которую немцы называли то фортом «Максим Горький-1», то фортом «Сталин». Такая напористость германского командования имела под собой простое объяснение — ему требовалось срочно перебросить войска на другой участок фронта. Дело в том, что еще 26 декабря первые части 44 и 51 -й советских армий начали высаживаться на Керченском полуострове в районе Керчи. Оборону там занимала успешно одна немецкая дивизия, которая в течение двух суток наспешно отражала советские десанты, но после того, как на рассвете 28-го еще один крупный десант был высажен у нее в тылу в порту Феодосии, оставила свои позиции и стала отступать на запад. Манштейн писал:

«Начавшиеся сильные холода потребовали крайнего напряжения их сил. И все же в последние дни декабря — бои не прекращались и в Рождество — острие наступающего клина приблизилось к форту «Сталин», взятие которого означало бы, по крайней мере, овладение господствующим над бухтой Северной НП для нашей артиллерии. Если бы мы имели свежие войска, прорыв к бухте Северной удался бы... В этой обстановке и произошла высадка советских десантов сначала у Керчи, а затем у Феодосии. Это была смертельная опасность для армии в момент, когда все ее силы, за исключением одной немецкой дивизии и двух румынских бригад, вели бой за Севастополь.

Было совершенно ясно, что необходимо срочно перебросить силы из-под Севастополя на угрожаемые участки. Всякое промедление было пагубно. Но можно ли было отказываться от наступления на Севастополь в такой момент, когда казалось, что достаточно только последнего усилия, чтобы, по крайней мере, добиться контроля над бухтой Северной? К тому же казалось бесспорным, что легче будет высвободить



Немецкий солдат, взятый в плен в ходе декабрьских боев.

силы из-под Севастополя после успеха на северном участке фронта, чем в случае преждевременного ослабления нажима на противника. Итак, командование армии приняло решение, даже после высадки десанта у Феодосии, все же идти на увеличивавшийся с каждым часом риск отсрочки высвобождения войск из-под Севастополя».

Этими же причинами объяснялась и пассивность люфтваффе на севастопольском фронте 26, 27 и 29 декабря — оно действовало в небе над Керченским полуостровом. В то же время его отсутствие над Северной бухтой имело решающее значение. Утром 29-го в нее вошел линкор «Парижская коммуна», который с дистанции каких-то трех километров буквально в упор расстреливал наступающие немецкие части. За день он выпустил 179 305-мм и 265 120-мм снарядов общим весом 93 тонны. Еще 204 180-мм снаряда добавил легкий крейсер «Молотов». Для прикрытия кораблей летчики авиагруппы СОРа совершили 58 вылетов, причем пара в составе сержантов Бабаева и Данилка сбила один Ju-88, очевидно, разведчик. Для бомбардировки войск противника наши бомбардировщики вылетали 19 раз, а штурмовики — 24. Немцы лишились четырех авто- и одной бронемшины, четырех зенитных автоматов и нескольких пехотных рот. С задания не вернулся И-16 лейтенанта Бородина. По воспоминаниям

К.Д. Денисова, он был сбит при возвращении со штурмовки шестеркой «мессершмиттов», но, судя по журналу боевых действий группы III/JG 77, немцы на него не претендуют. Одновременно противник предпринял очередную попытку вывести из строя аэродромы, правда, на этот раз не ударами с воздуха, а артиллерийским обстрелом. На ВПП Херсонесского маяка взорвалось 10 тяжелых снарядов, на Куликовом поле — 18, но они не причинили никакого ущерба. Кстати, утром этих суток на Куликово поле перелетела с Кавказа 3-я эскадрилья 3-го иап в составе восьми истребителей И-15бис, которую планировалось использовать в штурмовом варианте.

30 декабря, по общему мнению, стало кульминацией боев. Германские войска из последних сил пытались прорваться к бухте, до которой оставалось не более двух километров, наши — контратаковали. Станция Мекензиевы горы несколько раз переходила из рук в руки, но в конечном итоге осталась за противником. Авиация противоборствующих сторон в борьбе участия практически не принимала из-за низкой облачности и снегопада. 31-го немцы атаковали в последний раз, но броненные ими силы — одновременно не более двух батальонов — уже не способны были ничего изменить. Наступление



Разрядка после боя. Сегодня лейтенант К.С. Алексеев (справа) сбил еще один немецкий бомбардировщик. Аэродром Херсонесский маяк, конец 1941 г.

захлебнулось. Роль в срыве последней вражеской попытки сыграли и удары авиагруппы СОРа: 12 бомбардировщиков, 17 Ил-2 и 21 истребитель И-153 и И-16 в штурмовом варианте. Штурмовик лейтенанта Талалаева был подбит огнем с земли и разбился при вынужденной посадке, но пилот не пострадал. С немецкой стороны в небе над Севастополем в этот день действовали только одиночные самолеты и звенья, причем из их состава лейтенант Ватолкин сбил один He-111, а лейтенант Богданов — Hs-126. Эти бои стали финальными и в 1941 г., и в отражении второго штурма.

* * *

Совершенно очевидно, что, удержав, несмотря на два ожесточенных штурма, Севастополь в своих руках, советское командование добилось крупного стратегического успеха. Удержание главной базы ЧФ сохраняло угрозу для морских коммуникаций стран «оси» в западной части Черного моря, а также для румынских нефтепромыслов. На сухопутном направлении территория СОРа могла быть использована советской стороной как плацдарм для отвоевания Крыма, а в перспективе и для удара во фланг и тыл группе армий «Юг», силы которой были скованы боями в Донбассе. Из-за этого войска 11-й армии не только остались прикованными к Крыму, но еще и требовали резервов для удержания своих позиций. В боях за город они понесли чувствительные потери (в батальонах 22-й дивизии оставалось по 60 — 80 человек), а их соотношение с потерями советской стороны, по-видимому, было наименее выгодным по сравнению с другими участками советско-германского фронта.

Нельзя сказать, что советская авиация сыграла в отражении штурмов решающую роль, но то, что ее действия имели большое значение, бесспорно. Достаточно сказать, что только сухопутная авиагруппа СОРа произвела за два последних месяца года 3291 самолето-вылет (таблица № 2.3; с учетом других подразделений и ВВС с Кавказа в район Севастополя совершено до 3,5 тысячи вылетов). Потери при этом составили 52 боевых самолета (35 в ноябре и 17 в декабре; 5 ДБ-3, 8 Ил-2, 19 новых и 18 старых истребителей, по одному МБР и ГСТ). Из причин потерь на первом месте стояли воздушные бои (20, все в течение ноября), далее шли небоевые причины (15 машин), зенитная артиллерия (8) и неизвестные причины (7). Одна машина погибла при артиллерийском обстреле аэродрома и одна перелетела к противнику. В целом же потери составили всего 1,5% от числа вылетов, что говорит о том, что



**Концерт художественной самодеятельности летчиков
Севастопольской авиагруппы.**

их уровень оставался незначительным, причем имел явную тенденцию к снижению.

Несмотря на свою малочисленность, авиагруппа СОРа постоянно повышала эффективность наносимых ударов по войскам противника, особенно с того момента, как в конце ноября перешла к непосредственной поддержке войск на переднем крае. Если в первом штурме главную роль в огневом поражении войск противника сыграла береговая и полевая артиллерия, то во втором наземная артиллерия, орудия кораблей и авиация сыграли примерно равные роли.

Не менее важным был успех, достигнутый при решении второй задачи — прикрытии порта, где в декабре от налетов авиации противника не пострадал ни один корабль. В то же время доставленные кораблями и судами подкрепления сыграли решающую роль в удержании Севастополя. Без надежного воздушного зонтика не было бы возможным и оказание артиллерийской поддержки кораблями.

Конечно, имелись и недостатки. Так, трудно признать удовлетворительной боевую работу авиации, базировавшейся на кавказских аэродромах, которая, несмотря на гораздо более выгодные по сравнению с авиагруппой СОРа условия, мало что могла сделать для обороны главной базы. Могло быть несколько лучшим и тактическое использование ударных само-

летов. Так, в ходе второго штурма они практически не задействовались для подавления тяжелых артиллерийских батарей противника, огонь которых причинил нам так много вреда. Кардинального улучшения требовала и организация ПВО СОРа. Удовлетворительно штаб ПВО научился решать только одну задачу — прикрывать аэродром Херсонесский маяк, а также корабли и суда в бухте. Прикрытие же резервов, полевых и береговых батарей в глубине обороны практически не осуществлялось. В результате в течение дня истребители могли сделать до 50 вылетов на прикрытие порта и никого не встретить, в то время как в каких-то 5 — 6 км звенья немецких бомбардировщиков буквально уютжили наши артиллерийские позиции. Для того чтобы осуществлять перехват таких целей, штабу ПВО следовало распространить сеть постов наведения истребителей на всю территорию СОРа, но этого сделано не было. В результате защита сухопутных войск от налетов ложилась на зенитную артиллерию, до половины которой использовалось в качестве полевой, неся при этом ощутимые потери. Наконец, малоэффективной с точки зрения достигнутых результатов оставалась воздушная разведка. Ей **не** удалось вскрыть ни подготовку штурма, ни массирование войск на направлении главного удара, ни наличие и размещение резервов противника в ходе штурма. Все это заставляло генерала Петрова держать значительные силы на неатакованных участках, что могло привести к падению Севастополя в то время, как его гарнизон все еще насчитывал около 50 тысяч боеспособных бойцов. Впрочем, в значительной степени слабость разведки объяснялась новизной этого дела — до войны авиация ВМФ не имела разведывательных подразделений скоростных колесных самолетов. Отсутствовала и какая-либо подготовка к разведке сухопутных объектов, не имелось фотоаппаратов.

Боевая работа самолетов IV авиакорпуса люфтваффе по сравнению с ноябрем оказалась куда менее успешной. В ноябре они произвели 380 пролетов над СОРом, в декабре — 467. В сумме это давало 847 вылетов, что примерно в четыре раза уступало аналогичному показателю советских ВВС. Хотя по весу сброшенной боевой нагрузки немцы вряд ли сильно отстали от севастопольских летчиков, они не сделали главного — не смогли «протолкнуть» свои наземные войска к намеченной цели. Возможно, дивизии Манштейна смогли бы достичь успеха и самостоятельно, если бы бомбардировщики люфтваффе смогли бы заблокировать порт, но не было сделано **и** этого. **Также** оставались неэффективными **и все** попытки **подавить севастопольскую авиагруппу на ее аэродромах. Са-**



Отметки потопленных судов на киле JU-88A из группы I/KG51.

мое же удручающее положение дел сложилось с завоеванием господства в воздухе. Если в течение ноября истребителям и бомбардировщикам люфтваффе удалось сбить 20 советских самолетов, то в декабре — ни одного! Успокоенные практически полным отсутствием потерь, наши летчики стали действовать более уверенно, число их вылетов увеличилось. В данном случае всему виной стала концепция применения истребительной авиации люфтваффе, которая совершала вылеты только на «свободную охоту» или по вызову передовых авиационных наводчиков. Встретив большие группы наших самолетов, пары или чет-

верки «охотников» (большие группы немцам не удавалось создавать из-за малого числа исправных машин), как правило, отказывались от боя. Осуществить перехват крупными силами по данным наводчиков тоже не удавалось, поскольку к тому времени, как «мессершмитты» из Сарабуза прилетали к атакованному участку на передовой, наши уже успевали сесть на Херсонесском маяке. Не вызывает сомнения, что в немецких штабах отдавали отчет тому, что IV авиакорпус не справляется с поставленными задачами в первую очередь из-за того, что вынужден одновременно действовать на нескольких направлениях относительно небольшими силами. В отдельные дни, например 17, 18 и 28 декабря, немецкое командование пыталось применять авиацию массированно, но эти периоды оказывались слишком короткими, чтобы оказать решающее воздействие на обстановку на суше. Сказывалась общая нехватка сил люфтваффе в частности, да и всего вермахта в целом. Именно в этот период наиболее умным из немецких военачальников стало понятно, что, начав войну с СССР, Германия взвалила на себя непосильную ношу и все победы, достигнутые в кампании 1941 г., рано или поздно будут утеряны.

Таблица 2.3

**БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАГРУППЫ СОР
(СУХОПУТНОЙ ГРУППЫ) ЗА ПЕРИОД 1.11 - 31.12.1941 ***

Подразделение, часть	Количество самолето-вылетов					Уничтожено на земле	Сбито сам. пр-ка в воздухе
	Для ударов по наземным войскам и аэродромам	Сопровождение ударных самолетов	Прикрытие базы	Воздушная разведка	Всего		
управление 8-го иап	-	11	9	3	23	-	1 Bf-109, 1 Hs-126
3-я аз 3-го иап	—	—	20	—	20	—	—
3-я аз 7-го иап	—	6	34	—	40	—	1 Hs-126
1-я аз 8-го иап (быв. 1-я аз 32-го иап)	-	21	3		24	-	2 He-111, 1 Do-215
2-я аз 8-го иап (быв. 4-я аз 8-го иап)		25	-		25	-	1 Bf-109, 1 Hs-126
3-я аз 8-го иап	265	167	118	126	678	92 авто., 3 орудия ПА и 12 ЗА, 64 мин., 49 пул., более 3 тыс. пехоты	3 Ju-88, 4 Ju-87, 2 Bf-109, 1 Hs-126

Подразделение, часть	Количество самолето-вылетов					Уничтожено на земле	Сбито сам. пр-ка в воздухе
	Для ударов по наземным войскам и аэродромам	Сопровождение ударных самолетов	Прикрытие базы	Воздушная разведка	Всего		
4-я аэ 8-го иап	51	3	1215	3	1272	1 танк, 5авто., 16 мин, ок. 200 пехоты	1 He-111, 1 Bf-109
2-я аэ 9-го иап	-	31	91	43	165	-	2Ju-88, 1 He-111, 1 Do-215, 1 PZL-24, Uu-87, 8 Bf-109
5-я аэ 32-го иап	-	88	216	37	341	-	7Ju-88, 1 He-111, 2Bf-109, 2Hs-126
1-я аэ 18-го шап	564	-	-	-	564	27 танков, 853 авто., 32 орудий ПА и 13 ЗА, 89 мин, 77 пул., до 3 пех. полков	1 He-111, 1 Do-215, 1 Bf-109, 1 Hs-126
группа 40-го бап	187	—	—	19	206	не определены	—
звено 2-го мтап	35	—	—	—	35	не определены	—
Итого	1102	252	1706	231	3291	28 танков, 950 авто., 35 орудий ПА и 25 ЗА, 169 мин, 126 пул., до 4 пех. полков (без БА)	12 Ju-88, 6 He-111, 3 Do-215, 1 PZL-24, 5 Ju-87, 16 Bf-09, 7 Hs-126

Примечанием отчета отсутствовали показатели по 11-му шап и 95-й нбаэ.

**ЛЕТЧИКИ-ИСТРЕБИТЕЛИ ВВС ЧФ, СБИВШИЕ ТРИ
И БОЛЕЕ САМОЛЕТОВ ПРОТИВНИКА С НАЧАЛА ВОЙНЫ
И ДО 22.2.1942**

Ф.И.О., в/звание	Подразделение	Число воздушных побед	Судьба на 22.2.1942
Авдеев М.В, ст. л-т	5-я аэ 32-го иап	4 (по др. данным 6)	Жив
Аксенов, к-н	2-я аэ 9-го иап	3	?
Алексеев К.С., л-т	2-я аэ 9-го иап	4	Жив
Аллахвердов М., л-т	5-я аэ 32-го иап	6	погиб в ВБ9.10.1941
Беришвили И.С, мл. л-т	8-й иап	3	Жив
Вакарев, л-т	8-й иап	3	Жив
Ватолкин, л-т	9-й иап	5	Жив
Войтенко С.Е., ст. л-т	3-я аэ 8-го иап	4	тяжело ранен 3А30.10.1941
Демченко, к-н, м-р	1-я аэ 8-го иап	3	Жив
Денисов К.Д., к-н	3-я аэ 8-го иап	4	Жив
Доброе, л-т	9-й иап	3	?
Иванов Я.М., мл. л-т	1-я аэ 32-го иап	4 (вт.ч. 2 стараном)	погиб при таране 16.11.1941
Калинин, ст. л-т, к-н	9-й иап	4	Жив
Капитунов, ст. л-т	5-я аэ 32-го иап	3	Жив
Качалка, мл. л-т	2-я аэ 9-го иап	4	погиб в 12.1941 — разбился при перегонке авиатехники с завода

Кисляк, л-т	2-я аз 9-го иап	3	?
Катров А., л-т	9-й иап	4	ранен в ВБ в начале 1942 г., по- гиб в ВБ 9.6.1942.
Луценко, с-т	8-й иап	3	ранен в ВБ 13.11.1941
Любимов И.С, к-н	5-я аз 32-го иап		тяжело ранен в ВБ 9.10.1941, на излечении до лета 1942 г.
МоисеенкоС, л-т	3-я аз 8-го иап	3	погиб в ВБ 17.11.1941
Москаленко, л-т	8-й иап	3	?
Мягков, ст. л-т	8-й иап	3	?
Петренко, л-т	9-й иап	3	?
Поливанов М., ст. л-т	9-й иап	3	погиб 1.12.1941 — сел в море из-за отказа мотора
Рыжов Е.М., л-т	1-я аз 32-го иап	6 (в т.ч. 1 тараном)	Жив
Савва Н.И, л-т	1-я аз 32-го иап	3 (в т.ч. 1 тараном)	погиб в кат. 14.1.1942
Сидоров, л-т	9-й иап	3	погиб в ВБ 6.11.1941
Скачков, л-т	5-я аз 32-го иап	3	?
Спиров, ст. л-т	8-й иап	3	?
Терновой, л-т	9-й иап	4	? пропал без вести 7.11.1941
Филатов, л-т	5-я аз 32-го иап	3	погиб в ВБ 15.10.1941
Шелякин К.Д., с-т	9-й иап	3	п/б/вб.1.1942
Щеглов, мл. л-т	5-я аз 32-го иап	3	Жив
Юмашев К.И., п/п-к	командир 8-го иап	3	Жив

Часть третья

**Год 1942
Оборона
и падение Севастополя**

Глава 1

ЗАТИШЬЕ ПЕРЕД БУРЕЙ

Обстановка, сложившаяся для советской стороны в Крыму к началу 1942 г., была сложной, но все-таки не давала поводов для пессимизма. Во-первых, несмотря на ожесточенный двухнедельный штурм, удалось отстоять Севастополь и не допустить выхода немецких войск к Северной бухте. Во-вторых, высаженными на Керченском полуострове десантами Кавказского фронта были освобождены города Керчь и Феодосия. Несмотря на сложные метеоусловия и большие трудности, связанные со снабжением войск морем, наступление в западном направлении продолжало развиваться. Дивизии 11-й немецкой армии генерал-полковника Манштейна, снятые из-под Севастополя, находились на марше и еще не успели прибыть в район Феодосии. Не зная об этом, командование Кавказского фронта, которому теперь был напрямую подчинен Севастопольский оборонительный район (СОР), допускало возможность, что немцы начнут отход из всего Крыма. В связи с этим 1 января вышла директива командующего Кавказским фронтом генерал-лейтенанта Д.Т. Козлова, в которой оборонявшей Севастополь Приморской армии предписывалось перейти в наступление на Симферополь и высадить тактический десант в Евпатории.

Однако ослабленные и уставшие в предыдущих боях части к наступлению оказались неспособны. Все, что им удалось за 2 — 4 января, так это занять небольшую территорию в районе станции Мекензеевы горы, оставляемую немцами в связи с необходимостью сократить линию фронта и перенести линию обороны на выгодные естественные рубежи. Поддержка севастопольской авиагруппы была малоэффективна из-за небольшого числа оставшихся в строю самолетов и дробления их для выполнения большого числа задач. В новогоднюю



Морская пехота готовится к атаке противника, 1942 г.

ночь шесть ДБ-3 и 24 МБР бомбили войска противника перед фронтом будущего наступления, но днем штурмовики и бомбардировщики совершили только семь и 11 вылетов соответственно, чтобы нанести потери отходившим немецким колоннам. Днем 2 января Пе-2 вылетали всего семь раз, а Ил-2 — три раза, причем пропал без вести бомбардировщик капитана Переверзева. На следующий день штурмовики нарастили свои усилия до 15 самолето-вылетов. Те, что были совершены в районе линии фронта, прошли успешно, но группа, попытавшаяся атаковать немецкие войска на дороге Дуванкой — Симферополь, натолкнулась на противодействие зенитной артиллерии. Один из «яков» прикрытия оказался подбит, а его пилот ст. лейтенант Борис Бабаев, хотя и сумел совершить вынужденную посадку на своей территории, получил ожоги лица. Больше повезло подбитому штурмовику, который сел без шасси на своей территории и подлежал ремонту. Несмотря на это, днем 4 января две «пешки» снова бомбили колонны, а три даже осмелились без прикрытия атаковать аэродром группы III/JG77 под Сарабузом (немцы называли его Октоберфельд), впрочем, без особого эффекта. На поддержку атакующих войск никто из авиаторов не высылался, поскольку и так было ясно, что наступление захлебнулось. 5 января самолеты авиагруппы снова бомбили Сарабуз и автоколонны. Вы-

саженный в этот день десант в Евпатории оказался фактически без авиационной поддержки, если не считать удара двух Ил-2 и четырех И-16 по артиллерийской батарее вблизи Майнакского озера и налета двух Пе-2 на войска противника в пригороде. Отдельные пары «яков» пытались прикрыть корабли и даже сбили «мессершмитт» из 9/JG77 (его пилот лейтенант Bernhard был ранен, но спасся), но не помешали противнику потопить ударом с воздуха торпедный катер № 91, когда тот попытался доставить десантникам боеприпасы. На следующий день в боях над кораблями советская сторона лишилась опытного летчика, автора трех воздушных побед лейтенанта К.Д. Шелякина. Что же касается десанта, то, оставшись без поддержки (корабли не смогли высадить подкреплений из-за штормовой погоды и ушли в Севастополь, опасаясь атак немецкой авиации), он в течение следующих суток был разгромлен. Также неудачей завершилось наступление 95 и 172-й дивизий СОРа в направлении Аранчи — Азии-Оба 6 — 7 января. На этот раз его поддерживали штурмовики севастопольской авиагруппы, которые произвели за два дня 21 самолето-вылет, не считая штурмовавших немецкие позиции истребителей. Они уничтожили как минимум пять минометных батарей, но все равно не смогли обеспечить прорыва вражеской обороны. С таким же результатом завершилась двухдневная попытка наступления 16 — 17 января. Одной из главных причин этого были малочисленность атакующих групп, а главное — отсутствие тесного взаимодействия с наступающими войсками, которые на данном этапе все еще не научились обозначать свой передний край и организовывать целеуказание непосредственно на поле боя.

После этого в воздухе над Севастополем ненадолго установилось относительное затишье. По ночам и иногда днем советские бомбардировщики и летающие лодки бомбили немецкие аэродромы, населенные пункты и колонны войск на дорогах. Осуществлялось это по-прежнему мизерным составом сил, так что говорить о каком-либо эффекте не приходится. Немцы сосредоточили усилия своей немногочисленной авиации на керченском направлении, где они коротким, но сильным ударом 15 — 18 января вернули себе обладание Феодосией. В этот период непосредственно в Крыму, кроме эскадрильи ближних разведчиков 3(H)/11, базировалась только истребительная группа III/JG77 и группы пикирующих бомбардировщиков II и III/StG77, впрочем, и они с 20-х чисел января были переброшены в район Харькова для ликвидации

очередного советского прорыва. Назад в Сарабуз вернулась только третья группа, но не раньше окончания первой декады февраля. С 30 января на крымский аэродром Саки (20 км от Евпатории и 60 км от Севастополя) начала базироваться бомбардировочная группа I/KG100 и примерно в то же время торпедоносная эскадрилья 6/KG26. Эти подразделения, специализировавшиеся на ведении войны на море (подробнее о действиях немецкой авиации на советских морских коммуникациях мы расскажем в следующей главе), временно использовались как обычные бомбардировщики. Из материалов штаба «Fliegerfuhrer Sud», возглавившего с 18 февраля немецкую авиацию, действовавшую в Крыму, известно, что одним из основных моментов, сдерживавших использование авиации в этот период, являлось плохое состояние аэродромов, отсутствие на них технических средств для обеспечения ночных полетов и обслуживания самолетов при низких температурах, а также отсутствие запасов боеприпасов нужных калибров. Плохое состояние железнодорожного и автомобильного транспорта, имевшегося в распоряжении 11-й армии в Крыму, в течение нескольких месяцев не позволяло увеличить состав действовавшей здесь авиагруппировки. В результате бомбардировочные группы I, III/KG27 и II, III/KG51, регулярно привлекавшиеся к боевым действиям в районе Керчи, продолжали базироваться на аэродромы Кировограда, Запорожья, Николаева и Херсона, преодолевая на пути к цели от 300 до 470 км. На Николаев также базировалась дальнеразведывательная эскадрилья 4(F)/122. К этому следует добавить, что по состоянию на январь 1942 г. в среднем в исправном состоянии находилось всего 40% от числа действовавших на Восточном фронте самолетов люфтваффе — такова была плата за сверхнапряжение летних месяцев и неготовность к русской зиме.

С учетом всего вышеизложенного командующий 4-м воздушным флотом генерал-полковник А. Лёр не мог позволить себе отвлекать сколько-нибудь значительные силы для действий в второстепенных направлениях, а именно таким для немецкой стороны в этот период и являлся Севастополь. Советский анализ деятельности авиации противника говорил о том, что он в этот период ограничивался только беспокоящими налетами отдельных бомбардировщиков с больших высот, что в большинстве случаев, по-видимому, являлось бомбометанием по запасной цели, когда основная цель оказывалась закрыта облачностью. Немецкие истребители над территорией СОРа вообще не показывались, опасаясь зенитного огня.

Лишь в дни активизации наземных войск, что неизбежно влекло за собой активизацию авиагруппы СОРа, они пытались патрулировать в районе линии фронта, атакуя машины, отделившиеся от общего строя или поврежденные зенитным огнем. Впрочем, даже такое случалось нечасто. Насколько удалось установить путем двустороннего анализа документов, самолеты Севастопольской авиагруппы между 6 января и 5 марта 1942 г. не приняли участия ни в одном воздушном бою с истребителями врага. Косвенно это подтверждает и один из пилотов группы III/JG77 лейтенант Гюнтер Белинг (Gunter Behling). Он так впоследствии вспоминал тот период:

«На задание мы вылетали, как правило, парой или звеном. Русские самолеты встречались нам редко, но при этом зенитная артиллерия в городе и порте была чрезвычайно сильна! Пока мы совершали развороты над городом, вокруг нас возникали густые черные облака от разрывов зенитных снарядов. Но нам везло, так как они редко попадали, и, чтобы у нас были потери в это время, я не помню. Это делало нас легкомысленными — смертельная опасность, исходившая от этих разрывов, как-то не замечалась. И мы привыкли к этому чувству страха».

К этому необходимо добавить, что как минимум одна пара советских истребителей постоянно находилась в воздухе, но не над линией фронта, где предпочитали рыскать немецкие «охотники», а над портом, куда «мессершмитты» тогда предпочитали не залетать.

В отсутствие воздушных боев на первое место среди причин потерь у авиагруппы СОРа вышли небоевые причины, что обуславливалось как сложными метеоусловиями, характерными для этого времени года, большим количеством ночных взлетов и посадок, так и техническим износом устаревших машин. Так, 21 января при ночном взлете зацепился за мачту и разбился МБР-2. Весь экипаж во главе с летчиком Беловым погиб. Спустя два дня из-за отказа материальной части приземлились вне аэродромов И-153 и И-15бис, оба оказались разбиты. 19 февраля, попав колесом в воронку от артиллерийского снаряда, зацепился за стену капонира и разбился взлетавший И-16. 22-го с задания по сопровождению бомбардировщиков, летавших на аэродром Саки, не вернулся «як», пилотируемый ст. лейтенантом Николаем Шилкиным. По докладам остальных экипажей, над целью самолеты встретил лишь слабый зенитный огонь, а «мессершмитты» в воздухе вообще не показывались, так что причиной потери признали отказ матчасти.

В качестве пополнения авиагруппа получала лишь отдельные самолеты. Так, в период с 22 февраля по 22 марта ее состав пополнился тремя СБ, одним «яком» и тремя МБР, с 22 марта по 22 апреля — одним Пе-2, двумя СБ и «яком». Достаточно сказать, что количество эскадрилий в авиагруппе с конца декабря 1941 г. до начала мая 1942 г. оставалось неизменным. Роль ее штаба выполняла находившаяся в Севастополе рабочая группа штаба ВВС ЧФ, действиями которой руководил сам командующий ВВС ЧФ генерал-майор авиации Н.А. Остряков. Несколько позднее сюда перебазировался и сам штаб, который находился в Севастополе с начала февраля до последних чисел мая 1942 г. Получая задачи от штаба Приморской армии и Военного совета СОРА, штабные операторы ежедневно планировали боевые действия на следующий день, указывая, какое количество вылетов должно производиться для решения каждой конкретной задачи. Внутри себя авиагруппа по-прежнему делилась на сухопутную и морскую группы. Штабом сухопутной являлся штаб 8-го иап ВВС ЧФ (командир — подполковник К.И. Юмашев; с 3 апреля преобразован в 6-й гвардейский иап). Именно он отвечал за рас-



**Летчики эскадрильи «яков» старшего лейтенанта М.В. Авдеева
(фото из архива Г.Ф. Петрова).**

пределение полетов между летчиками и за боеготовность самолетов части. Полк состоял из 1-й эскадрильи на «яках» (ст. лейтенант М.В. Авдеев), 2-й на «чайках» (капитан П.С. Пономарев) и 3-й на «ишачках» (капитаны К.Д. Денисов, затем А.И. Корибицын), кроме того, в непосредственном подчинении Юмашева находились 2-я эскадрилья 7-го иап на «мигах» (майор Д. Кудымов) и 3-я эскадрилья 3-го иап на И-15бис (капитан Ф. Кожевников). Этому же штабу подчинялся 18-й шап (командир полковник А.М. Морозов; фактически полк состоял из одной 2-й эскадрильи, которой командовал майор А.А. Губрий) и бомбардировочная авиагруппа (БАГ) майора И.И. Морковкина. Последняя была создана еще 6 декабря в составе трех ДБ-3 2-го мтап (с 3 апреля 1942 г. — 5-го гвардейского мтап) и десяти Пе-2 из 5-й эскадрильи 40-го бап. К началу февраля в ее составе числилось два ДБ-3 и восемь Пе-2, подавляющее большинство которых пережило уже не один ремонт. Устали и летчики. С момента формирования БАГ и до 9 февраля «пешки» совершили 375 вылетов, сбросив на противника около 2,8 тысячи бомб весом около 320 т. Менее многочисленные ДБ-3 совершили 70 вылетов и сбросили около 85 тонн боевой нагрузки. По докладам, пилоты БАГ уничтожили 23 танка и бронемашин, более 300 автомобилей, 8 артиллерийских и 35 минометных батарей, 22 самолета на аэродромах и два в воздушных боях. Прилетевшие им на смену 9 — 10 февраля новые бомбардировщики и экипажи — а их было шесть на ДБ-3 (часть 1-й эскадрильи 2-го мтап) и десять на Пе-2 (1-я эскадрилья 40-го бап) — полностью сменили старую группу, но сразу продемонстрировали, что ни в чем не уступают предшественникам по ювелирному™ выполнению боевой работы. Но их в Севастополе было всего 16, что намного уступало как численности бомбардировщиков в «Fliegerfuhrer Sud», так и числу потенциальных целей. Современные истребители, штурмовики и бомбардировщики по-прежнему базировались на аэродроме Херсонесский маяк, который к этому времени был значительно расширен и оборудован укрытиями, так называемыми капонирами. Последние представляли собой земляные насыпи вокруг места стоянки каждого самолета, в которых имелись въездные ворота. Роль ворот и крыши играли натянутые маскировочные сети. Такие насыпи надежно защищали самолет от осколков, но естественно, не могли спасти от прямого попадания бомбы или снаряда. Истребители старых типов базировались на аэродроме Куликово поле на юго-восточной окраине города. Одновременно велось строительство третьего

аэродрома — Юхарина балка (между западной окраиной города и мысом Херсонес), однако оно завершилось только к 25 мая.

Гидроавиацию возглавлял штаб существовавшей еще с довоенного времени Особой авиационной группы ВВС ЧФ (майор И.Г. Нехаев). В нее входили гидросамолеты 16, 45 и 60-й морских разведывательных эскадрилий на летающих лодках МБР и 80-я дальнеразведывательная эскадрилья на ГСТ. Ни одна из этих эскадрилий не базировалась на Севастополь полностью, поскольку из-за слабых возможностей здешних авиаремонтных мастерских и постоянных обстрелов гидроаэродромов для ремонта им часто приходилось перелетать в порты Кавказа. 27 января вышел приказ наркома ВМФ, которым Особая авиагруппа, а также 16 и 45-я эскадрильи расформировывались, а на их базе создавался 116-й морской разведывательный авиаполк (майор И.Г. Нехаев). Кроме того, все части гидроавиации ВВС ЧФ сводились во 2-ю морскую авиабригаду, командиром которой назначался Герой Советского Союза полковник В.И. Раков. Эти мероприятия были завершены к 22 февраля. И частично штаб бригады и 116-й мрп в полном составе базировались на бухту Матюшенко на северном берегу Северной бухты. Оборудовать капониры для их укрытия не представлялось возможным, что объясняло заметный уровень потерь гидроавиации от вражеских ударов по аэродромам, по сравнению с сухопутными машинами.

Общая численность Севастопольской авиагруппы в рассматриваемый период находилась примерно на одном и том же уровне — 90 — 100 самолетов, из них 70 — 80 исправных. Производимое ежедневно количество вылетов сильно зависело от погодных условий. В летный день группа могла производить до 100 — 130 вылетов, причем до половины из них для ударов по войскам и аэродромам противника. Правда, их эффективность не стоит переоценивать — примерно 2/3 от указанного числа вылетов производились МБР-2 и ДБ-3 в ночное время, когда точность бомбардировки не могла быть высокой. Остальные вылеты производились истребителями: большая часть на прикрытие порта и меньшая — для сопровождения ударных самолетов, в первую очередь штурмовиков. Полетов истребителей на «свободную охоту» в район вражеских аэродромов не производилось вовсе, практически не было и случаев продолжительного преследования немецких бомбардировщиков, перехваченных над городом. Все это позволяло немцам без серьезных потерь выполнять стоявшие перед ними задачи и постепенно наращивать состав своей авиационной группировки.

ЧИСЛЕННОСТЬ АВИАГРУППЫ СОРА В ЯНВАРЕ - АПРЕЛЕ 1942 г

Тип самолета	Часть	7.1.1942	28.1.1942	18.2.1942	22.3.1942	22.4.1942
ДБ-3	2-й мтап/5-й гмтап	2/2	2/2	5/4	6/6	6/6
Пе-2	40-й бап	8/6	10/8	10/8	9/6	10/7
СБ					4/4	3/3
Ил-2	18-й шап	9/2	9/7	9.8	9/8	12/9
Як-1	8-й иап/6-й гиап	13/5	14/5	13/10	11/9	11/9
И-16		9/5	7/4	7/6	7/6	7/5
И-153		12/8	12/8	12/10	10/10	8/6
МиГ-3	2-я аз 7-го иап	8/4	8/5	7/3	9/6	6/3
И-15бис	3-я аз 3-го иап	8/7	8/8	8/8	8/7	7/6
гст	80-я омраэ	3/3	3/3	4/4	3/3	3/3
Че-2	45-я омраэ	-	2/2	-	-	-
МБР	16,45,60-я омраэ/ 116-й мрап	20/20	18/18	20/20	26/22	24/22
У-26	95-я нбаэ	4/3	—		—	—
Разные	в авиа-мастерских	2 Ил-2, 7ЛаГГ, 8 Як, 10И-16, 1 И-153, 4И-15, ЗМБР	1 Ил-2, 1 МиГ, 1 Як, 1 И-16, 2И-153	1 Пе-2, 1 Як, 1 И-16, 2 И-153, 2И-15	1 Пе-2, 2 Ил-2, 2Як, 1 ЛаГГ, 5И-16, 3И-153, 9 МБР	1 Пе-2, 1 МиГ, 7И-16, 3И-153, 4И-15, 8 МБР
Итого		96/65 в частях + 35 в мастерских	93/70 в частях+ 6 в мастерских	95/81 в частях + 7 в мастерских	102/87 в частях + 23 в мастерских	97/79 в частях + 24 в мастерских

Несмотря на потерю в январе Феодосии, в связи с отсутствием у немцев крупных резервов было ясно, что следующей станет наступать советская сторона. После серии отсрочек, связанных со срывом графика доставки вооружения и боеприпасов, войска Крымского фронта утром 27 февраля перешли в решительное наступление. Традиционно части СОРа наносили одновременный удар на своем участке. Командующий 11 -й немецкой армией Э. фон Манштейн так охарактеризовал эти бои в своих мемуарах: *«На Севастопольском фронте он (противник. — М.М.) попытался вырваться на север и восток сквозь неплотное кольцо окружения 54-го армейского корпуса. Четырем немецким дивизиям и одной румынской горной бригаде он мог уже противопоставить в крепостном районе 7 стрелковых дивизий, 3 бригады и 1 спешенную кавалерийскую дивизию... Атаки противника, предпринятые главным образом в полосах Нижнесаксонской 22-й пехотной дивизии и Саксонской 24-й пехотной дивизии, были отбиты в упорных боях благодаря прекрасным действиям наших войск и эффективному огню артиллерии».* Но советские дивизии, количеством которых пугал читателей Манштейн, были лишь флажками на карте. По состоянию на 11 февраля в Приморской армии насчитывалось всего 21,5 тысячи пехотинцев и 12,2 тысячи солдат морской пехоты. Полевая артиллерия имела примерно 40% некомплект орудий, а значительная часть береговых батарей только осуществляла работы по смене стволов, расстрелянных в ходе отражения двух предыдущих штурмов. Наступающих пытались поддержать авиация, но что из этого получилось? Рассмотрим поподробней.

В ночь, предшествовавшую наступлению, ДБ-3 и МБР-2 произвели 22 вылета для бомбардировки немецких позиций в районе Черкез-Кермен и Языковой балки. С утра начались удары по немецким артиллерийским батареям, которые своим огнем мешали продвижению советских войск. В них приняли участие восемь ДБ-3, 11 Пе-2 и три Ил-2. По докладом, пилоты уничтожили четыре полевых орудия и две минометные батареи, вывели из строя до роты пехоты. Из-за низкой облачности даже дальним бомбардировщикам приходилось сбрасывать свой груз с 600 — 1200 м, тем не менее потерь от зенитного огня не имелось. С полудня погода испортилась окончательно, что сорвало несколько групповых вылетов. Вечером штурмовикам удалось нанести удар по тыловой колонне, которая потеряла 13 автомашин и 17 повозок. Всего за сутки авиа-

группа СОРа произвела 130 самолето-вылетов (54 на бомбардировку войск, 12 штурмовых, 13 на воздушную разведку, 20 на сопровождение ударных машин, 26 для прикрытия порта и для сбрасывания листовок). Было сброшено 388 ФАБ-100, 120 ФАБ-50, три бомбовые кассеты РРАБ-3, 872 осколочные бомбы АО-2,5, 44 РС и около 50 бомб других калибров — всего около 50 тонн боевой нагрузки. Несмотря на все это, очевидно, что всерьез на ситуацию на земле летчикам повлиять не удалось — уничтожение трех батарей и роты пехоты на фронте наступления трех дивизий существенно картины не меняло.

28 февраля плохая погода помешала достигнуть даже сравнимого результата. Дважды штурмовики (восемь самолето-вылетов) нанесли удары по батарее и по полевым позициям в районе хутора Мекензия, сумев уничтожить шесть орудий и два взвода пехоты, но бомбардировщики из-за низкой облачности в воздух не поднимались. Только 1 марта, когда наземные части прекратили наступление и стали закрепляться на новых позициях, которые противник попытался отбить, авиация наконец-то смогла поддержать их относительно эффективно. Штурмовики совершили четыре групповых вылета (23 самолето-вылета), атакуя немецкие войска на командных высотах, за которые шла ожесточенная борьба. В первом вылете штурмовик, пилотируемый лейтенантом А.Ф. Евграфовым, был сбит зенитным огнем и упал на территории противника. Тем временем Пе-2 и ДБ-3 произвели 18 дневных самолето-вылетов по живой силе и главным образом батареям противника. Всего за день авиагруппа СОРа совершила 135 самолето-вылетов, сбросила 164 ФАБ-100, 2786 АО-2,5 и 173 РС, сумев уничтожить, по докладом, орудие, две минометные батареи и до роты пехоты. Много это или мало? Для сравнения заметим, что в этот день самолеты, подчиненные штабу «Fliegerfuhrer Sud», действовали исключительно на керченском направлении и произвели 120 самолето-вылетов — 53 истребителями, 40 пикирующими и около 30 горизонтальными бомбардировщиками. Только пилоты «штук» доложили об уничтожении 13 советских танков, в то время как истребители III/JG77 сбили без потерь шесть советских самолетов. При этом советская сторона постоянно жаловалась на действия авиации противника, в то время как немецкая чужих действий словно и не замечала. Так что вылет вылету рознь!

И все-таки пусть и не очень эффективные действия севастопольской авиагруппы привели к тому, что противник решил уделить ей больше внимания, подтянув для прикрытия войск

на фронте большое количество зенитной артиллерии и начав регулярный обстрел севастопольских аэродромов дальнотбойной артиллерией. Начали заглядывать «в гости» к коллегам и одиночные немецкие бомбардировщики. Еще 25 февраля на стоянке в бухте Матюшенко в результате такого визита сгорел МБР-2. 5 марта там же артиллерийским огнем была сожжена другая летающая лодка, а две повреждены. Спустя три дня немецкие зенитчики сбили возвращавшийся с разведки Пе-2 лейтенанта Акуратова. К счастью, все три члена экипажа смогли приземлиться на парашютах на своей территории. Сделали несколько вылетов в направлении Севастополя и «мессершмитты» группы III/JG77. В ходе одного из них 5 марта фельдфебель Хаклер (Haskler) подбил возвращавшийся с воздушной разведки «як» ст. лейтенанта С. Данилко. Раненому летчику пришлось покинуть свой самолет с парашютом. Напарник Данилко лейтенант Ватолкин считал, что ответными очередями ему удалось сбить одного из нападавших, но немцы этого не подтверждают.

Более драматичный случай произошел днем 11 марта. Утром в Севастополь прибыли крейсер «Красный Крым» и санитарный транспорт «Львов», которые доставили защитникам города 329 тонн боеприпасов, 60 т продовольствия, 20 авиамоторов и 362 человека маршевого пополнения. После раз-



Истребитель И-16 Севастопольской авиагруппы.

грузки корабли оставались в Севастополе, ожидая темноты. Вражеская разведка обнаружила их, и по бухте был открыт артиллерийский огонь. Командующий Черноморским флотом и СОРом вице-адмирал Ф.С. Октябрьский приказал обнаружить дальнобойную батарею и подавить ее огонь. Для выполнения задачи вылетели два штурмовика, пилотировавшиеся капитаном Михаилом Талапаевым и старшим лейтенантом Евгением Лобановым. Немцы встретили машины сильным зенитным огнем, но летчики начали штурмовку, и огонь батареи был подавлен. К сожалению, не обошлось без потерь — снаряд, угодивший в «ил» Талалаева, повредил мотор. Летчика осколком ранило в голову. Второй снаряд пробил масляный радиатор. Капитан приказал Лобанову возвращаться на аэродром, а сам пошел на вынужденную посадку на нейтральной полосе. Оттуда капитан начал ползком выбираться в сторону своих окопов, но осуществить это оказалось не так просто. Противник открыл по летчику огонь из всех видов оружия, а небольшая группа солдат направилась в его сторону явно с намерением взять в плен. Увидев, что командиру угрожает опасность, Лобанов снизился до высоты бреющего полета и стал расстреливать немецких пехотинцев. Они бросились назад в свою траншею, но в этот момент в штурмовик Лобанова попал зенитный снаряд. Потеряв управление и пролетев по инерции несколько сотен метров, самолет упал за немецкими позициями. Только ночью нашим разведчикам удалось пробраться во вражеский тыл и обнаружить место последнего боя Лобанова. Судя по уцелевшим свидетельствам, Евгений после аварийной посадки укрылся в снарядной воронке, откуда долго отстреливался из пистолета от немецких солдат. В ходе этой перестрелки он и погиб. Указом от 14 июня 1942 г. посмертно Евгению Лобанову было присвоено звание Героя Советского Союза, а в полку долго летала машина с надписью на борту «За Женю Лобанова!».

Доставленные кораблями боеприпасы и маршевое пополнение оказались весьма кстати, поскольку Крымский фронт подготовил очередное наступление, а его командующий генерал Козлов вновь требовал от СОРа активных действий. Правда, на этот раз предпринимаемое севастопольцами наступление имело чисто демонстративные цели, к тому же начаться оно должно было не 13 марта одновременно с войсками фронта, а двумя днями позже. Погода снова не благоприятствовала атакующим, что, с одной стороны, говорило о пренебрежении советского командования фактором погоды, с другой сторо-

ны, что оно явно не делало ставки на авиацию как на силу, способную взломать оборону врага. По этой причине, а также в силу демонстративности наступления авиация СОРА приняла в нем крайне ограниченное участие. За двое суток штурмовики не поднимались в воздух ни в один из дней, а бомбардировщики совершили 21 самолето-вылет, причем больше половины для бомбардировки аэродрома Саки. 16-го, патрулируя над главной базой, капитан Бабаев на своем «яке» сбил бомбардировщик He-111, который, судя по его докладу, врезался в воду. С некоторой натяжкой можно предположить, что это был «хейнкель» из эскадрильи 3/KG100 (Wr.N.4662), который значится сбитым истребителем в районе Саки 17 марта. В тот день капитан Рыжов и мл. лейтенант Лукин из той же эскадрильи тоже доложили о воздушной победе, но не над He-111, а над Ju-88, который упал горящим на территории противника. Скорей всего вражескому бомбардировщику, предположительно из III/KG51, удалось совершить аварийную посадку, и его в соответствии с немецкой методикой сочли не сбитым, а только поврежденным.

Вообще же, переходя к теме воздушных боев, которые велись в марте над базой, следует заметить, что советским летчикам удалось добиться некоторых успехов даже несмотря на то, что их ресурсы и возможности оставались довольно ограниченными. Прикрытие города и порта осуществлялось по старой схеме: пара истребителей старых типов постоянно барражировала в воздухе при наличии в порту кораблей, и еще одна пара новых истребителей дежурила на земле в немедленной готовности к взлету. В случае массированного налета в воздух по готовности поднимались все современные истребители, которые находились на аэродроме Херсонесский маяк. Сигнал тревоги могли подавать наземные посты системы ВНОС, развернутые вдоль фронта сухопутной обороны, но чаще установленная на мысе Херсонес радиолокационная станция РУС-2. Опасаясь зенитного огня и не зная о радаре, немецкие летчики предпочитали заходить на Севастополь со стороны моря на высотах от 3000 до 4000 м, при этом Ju-88 иногда пикировали до высоты 1500 — 1000 м. Благодаря этому РУС-2 засекал их на удалении до 100 км от Севастополя, и перехватчики успевали взлететь и набрать необходимую высоту. Именно так и были одержаны предыдущие победы.

Более серьезному испытанию на прочность советская система ПВО подверглась вечером 20 марта, когда немецкая

авиация впервые за долгое время попыталась нанести удар по судам, разгрузавшимся в порту. В 16.27 внезапно над Севастополем показались восемь Ju-87 в сопровождении четырех Vf-109. Самолеты летели со стороны линии фронта, в связи с чем отражать налет пришлось паре барражировавших «чаек». Их пилоты ст. лейтенант Кологривов и лейтенант Куриченко доложили о сбитии трех «штук», из которых немцы признают лишь потерю одной (Wr.N. 5367). Пикировщики сбросили бомбы с высоты в 300 — 400 м, и только ожесточенный огонь зениток сократил их успех до одного близкого разрыва бомбы вблизи разгрузавшегося танкера «Серго» (7596 брт). Осколки иссекли его надводный борт и вызвали серьезный пожар. На судне выгорели носовые помещения, но силовая установка уцелела, благодаря чему судно смогло своим ходом уйти на Кавказ. Тем временем налет продолжился. Спустя час (видимо, те, кто планировал удар, рассчитывали, что этого времени хватит, чтобы поднятые по тревоге перехватчики израсходовали бензин и пошли на посадку) над портом показались пять Ju-88 в сопровождении двух «мессершмиттов». Расчет немцев оказался неверен, и над портом их встретили пара «яков» (капитан Капитунов, лейтенант Платонов) и пара «мигов» (капитан Сморгчов и мл. лейтенант Лукин). В завязавшейся воздушной схватке немцам не удалось прицельно сбросить бомбы на суда. Советские истребители потерь не понесли, в то время как пара «яков» донесла о сбитом «юнкерсе», а пара «мигов» об уничтожении обоих «мессеров»! Немцы признают потерю одного Vf-109, но, по их данным, он был сбит зенитным огнем. По этому поводу командир эскадрильи группы II/JG77 (18 — 20 марта сменила в Сарабузе группу III/JG77, которая убыла на отдых в Германию) обер-лейтенант Хайнрих Сетц (Heinrich Setz), одержавший в предыдущий день над Керчью свою 50-ю воздушную победу, записал: *«Сегодня снова над нашим аэродромом дует ледяной ветер. С утра наши «птицы» замерзли, так что вылетали мы всего один раз. Впрочем, задание было выполнено неплохо. Сопровождение «штук» на Севастополь. Черт возьми, это был фейерверк! Все воздушное пространство прикрыто огнем. Я был вынужден оставить там одного парня»*. Более подробно по этому поводу высказался уже цитировавшийся нами Гюнтер Белинг: *«Несколько недель я летал на задания над Крымом на своем «белом 14-м». Он каждый раз доставлял меня невредимым домой, даже когда огонь русских зениток — особенно над Севастополем — был особенно плотным. Когда нас после этого*

переводили домой, мы оставили свои самолеты 2-й группе. При этом я стал свидетелем, как мой «14-й» не вернулся из первого же полета над Севастополем с другим пилотом. После прямого попадания зенитного снаряда лейтенант Карл-Виктор Мюллер по прозвищу «КаФау» (KaVau) был сбит над городом. Меня это очень сильно поразило — как часто мне приходилось летать над Севастополем при самом плотном зенитном огне и оставаться совершенно невредимым, а другой был сбит в первый же раз».

Несмотря на потерю двух из 19 участвовавших в налете самолетов, на следующий день немецкое командование решило повторить удар. При этом оно послало на порт всего три Ju-88 из III/KG51 в сопровождении двух «мессершмиттов». Атаковавшие зашли на малой высоте и потому не были заранее замечены системой ВНОС. В воздухе их встретили лишь два И-15бис, не сумевшие помешать прицельному бомбометанию. Одна из бомб поразила груженный стройматериалами транспорт «Георгий Димитров» (2482 брт) в третий трюм, после чего он сел на грунт. Это судно было поднято только после окончания войны и сдано на слом. Расквитаться за немецкие успехи удалось лишь на следующий день, когда пара «яков» (капитан Спиров, ст. лейтенант Силин) вступила в бой с тройкой «хейнкелей» из I/KG100 и сбила одного из них. Машина (Wr.rN.4674) упала в районе железнодорожной станции города и в немецких списках до сих пор числится как пропавшая без вести при выполнении боевого задания над Севастополем. Этим заданием являлось сбрасывание бомб-мин ВМ-1000, которыми немецкое командование попыталось заблокировать вход в гавань. Из-за сильного противодействия решить задачу немцам так и не удалось, но 26 марта случайным прямым попаданием мины был уничтожен очередной МБР.

Сами летающие лодки с конца февраля почти полностью переклucились на борьбу с немецкой авиацией на аэродромах. Главными мишенями по-прежнему являлись Саки и Сарабуз. Если в период с 22 января до 22 февраля с этой целью было произведено всего 23 самолето-вылета самолетов всех типов, то в следующий месяц (22.2 — 22.3.1942) уже 157, в том числе 69 — гидросамолетами. Особенно часто посещались Саки — 133 вылета, из них 76 ночных. На летном поле взорвались 610 ФАБ-100, 426 ФАБ-50 и 11 бомбовых кассет РРАБ-11. По сравнению с этим в Сарабузе немцам жилось гораздо спокойней — всего 24 вылета (17 ночных), сброшено 19 тонн бомб. Поскольку, несмотря на эти удары, активность



Бомбардировщик He 111 группы I/KG 100, пострадавший в результате удара советской авиации по аэродрому в Саки, весна 1942 г.

авиации противника продолжала нарастать, в следующий месяц (22.3 — 22.4.1942) объем действий по аэродромам был еще более увеличен — 164 вылета бомбардировщиков и 213 гидросамолетов. На Саки в результате 24 дневных и 249 ночных налетов упало 5750 авиабомб общим весом 165 тонн. Сарабузу досталось вдвое меньше — всего 84 тонны в результате 6 дневных и 98 ночных налетов. Сами по себе налеты, что дневные, что ночные, представляли собой весьма простое мероприятие, поскольку наталкивались на все более яростное сопротивление противника. Вот как штурман 116-го мрп В.И. Коваленко вспоминал свой первый «севастопольский» боевой вылет на бомбардировку аэродрома Сарабуз, состоявшийся в ночь на 5 марта:

*«Наступил самый ответственный момент. Ночью пользоваться оптическим прицелом для бомбометания нельзя, поэтому на наружной стороне борта самолета установлен визуальный угломер, по которому штурман определяет необходимый угол сбрасывания бомб, в зависимости от высоты полета и скорости машины (эти углы рассчитываются заранее). У меня был установлен угол на высоту три пятьсот. Астахов (пилот МБР лейтенант Астахов. — **М.М.**) забрался немного выше, чтобы заходить на цель с небольшим снижением — это соьвет*

расчеты зенитчиков даже в том случае, если нас поймают прожектористы. Но над целью высота должна быть точно три пятьсот, причем в горизонтальном полете, иначе бомбы пройдут мимо.

Внимательно слежу за землей. Уже отчетливо видна взлетная полоса, рулежные дорожки вражеского аэродрома...

— Разворот! — подаю команду. Астахов кладет машину в крутой левый вираж. Взлетная полоса быстро ползет вправо, к носу самолета. Поднимаю руку, и Астахов резко вырывает машину из виража. Припадаю к угломеру. Цель сползает влево, под самолет, значит, нас сносит вправо. Показываю Астахову рукой: доверни влево! Он точно исполняет команду. Теперь цель идет точно по линии угломера. Все ближе и ближе к расчетному углу. Гулко лопается где-то рядом зенитный снаряд, потом другой, противно шаркнул по крылу луч прожектора, но не зацепился, проскочил, потом спохватился — заметался по небу, ищет...

Как медленно движется цель! Скорей бы, скорей! Терпение, еще секундочку. Передний обрез взлетной полосы, наконец-то, приближается к светлой линии угломера. Пора! Нажимаю на кнопку бомбосбрасывателя, чувствую, как легонько вздрагивает самолет, освобождаясь от груза, по привычке взглядываю вправо-влево под плоскости, не зависла ли бомба по какой-то причине (и такое бывает!). — Отворот! Аэродром поплыл под самолет. Высунувшись из кабины, я смотрю вниз, хочу убедиться, куда легли бомбы. Вот яркие вспышки почти одновременно перечеркнули чуть наискосок взлетную полосу. Одна вспышка все больше и больше разгорается. Значит, поражена какая-то цель, скорее всего самолет».

К данному описанию необходимо добавить некоторые детали. Летящие лодки летали на задания группами по четыре машины, хотя для того, чтобы избежать столкновений в воздухе, стартовали поодиночке с небольшим интервалом. В группу входили два осветителя с четырьмя бомбами САБ-100 и два бомбардировщика с восемью ФАБ-50 или четырьмя ФАБ-100. На аэродром все также возвращались самостоятельно. Включение огней и прожекторов при посадке во всех случаях вызывало «нервную реакцию» немецких артиллеристов, так что включались они лишь на короткие промежутки времени с длительным интервалом. Неудивительно, что, взлетая в таких условиях по два-три раза за ночь, летчики иногда допускали ошибки, и тогда с летающими лодками регулярно происходили аварии и катастрофы.

Советское командование считало, что только с 22 марта по 22 апреля немцы потеряли в Саки 25, а в Сарабузе один самолет, а еще 12 машин получили повреждения. Увы, это было не так. По немецким данным, в феврале группа I/KG100 потеряла уничтоженными и поврежденными пять «хейнкелей», в марте — один и в апреле — четыре. В Сарабузе два «мессершмитта» JG77 сгорели в ночь на 26 марта и один — 5 апреля. Торпедоносная группа II/KG26 потеряла поврежденными три машины (по одной за каждый месяц), группы пикирующих бомбардировщиков — одну уничтоженную в апреле и одну поврежденную в феврале. Кроме того, немцы потеряли Bf-109, когда 6 апреля пара истребителей попыталась атаковать возвращавшуюся с бомбежки Саки группу Пе-2. В развернувшемся бою инспектору ВВС ЧФ подполковнику Н.А. Наумову удалось сбить «мессершмитт» аса фельдфебеля Рудольфа Шмидта (42 воздушные победы), который пропал без вести. Ответным огнем с «мессеров» была повреждена одна из «пешек», убит ее воздушный стрелок. При посадке у бомбардировщика сложились стойки шасси, но мастерам-ремонтникам удалось вернуть поврежденный самолет в строй. Единственной боевой потерей при налетах на аэродромы советской стороны стал МБР-2 ст. лейтенанта Чепуренко, не вернувшийся с бомбардировки Саки в ночь на 8 апреля.

Налеты на немецкие аэродромы в период с 22 апреля по 22 мая осуществлялись с заметно меньшей интенсивностью. Саки советские самолеты бомбили 162 раза, Сарабуз — 22 и Евпаторию (с 23 апреля здесь базировались бомбардировочная группа III/LG1 и часть торпедоносной II/KG26) — 70 раз. Это отчасти объяснялось введением с 5 мая нового плана ведения воздушной разведки над морем, что потребовало большого отвлечения МБР на данный вид деятельности. Дело в том, что, слабо представляя себе планы противника, советское командование опасалось, что немцы могут попытаться высадить морские десанты на побережье Азовского моря. Больше стали отвлекаться самолеты и на прикрытие кораблей в море. Из-за заметного увеличения активности немецких истребителей весьма сократилось количество дневных вылетов — всего 29 из 254 на бомбардировку аэродромов. Главное внимание по-прежнему приковывал аэродром в Саки, на который было сброшено 85 тонн бомб, и считались уничтоженными 15 «юнкерсов» (по немецким данным, один «хейнкель»). На Евпаторию обрушилась 41 тонна бомб, и считались уничтоженными восемь машин (реально вдвое меньше). На Сара-

буз упало всего 25 тонн бомб, разрушивших один «мессершмитт» из недавно прибывшей на театр группы II/JG52. Чем же объясняется такое снижение эффективности? Помимо объективных причин, таких, как ночное время и сильное противодействие зенитной артиллерии, в отчете ВВС ЧФ отмечается еще одна. Все ночные рейды проводились по определенному шаблону, который предусматривал обязательную вечернюю разведку аэродрома, как правило, с фотографированием расположения самолетов на стоянках. Экипажи ночников тщательно готовились к вылету, изучая эти фотоснимки. Когда же они прилетали и сбрасывали осветительные бомбы, выяснялось, что на указанной стоянке самолетов нет. После захода солнца немцы перемещали бомбардировщики на новые места и тщательно их маскировали. В этой ситуации экипажам МБРов и ДБ-3 оставалось только бомбить аэродромные постройки, часть из которых, несомненно, являлась ложными объектами, и подсчитывать число костров на земле, которые с целью дезинформации могли разжигать и сами немцы. Именно поэтому наибольший эффект имели первые февральские рейды, когда противник еще не успел изучить нашу тактику и выработать действенные меры противодействия ей.

Для полноты картины боевой деятельности севастопольской авиагруппы следует упомянуть об эпизодической попытке возобновить боевые действия на вражеских коммуникациях у румынского побережья.

В середине марта нарком ВМФ издал очередную директиву, в которой требовал от флота активизировать минную войну и действия на коммуникациях противника. Комфлота Октябрьский ответил в том смысле, что главная задача флота защита Севастополя и наличных сил недостаточно даже для этого. Кузнецов указал, что, действуя на коммуникациях, флот и защищает Крым. Октябрьскому ничего не оставалось делать, как поставить перед пилотами БАГ и эту задачу. Приступить к практическим шагам оказалось нелегко. В итоговом отчете ВВС ЧФ за Великую Отечественную войну писалось:

«Использование минно-торпедной авиации в бомбардировочном варианте привело к тому, что в течение первых месяцев войны был потерян подготовленный летный состав, а оставшийся из-за большого перерыва в практике торпедометания навык потерял, ввиду этого часть летного состава была оторвана от выполнения бомбардировочных задач и переключена на боевую подготовку для отработки низкого торпедо-

метания. Всего к концу девятого месяца войны (марта 1942 г. — М.М.) было обучено за один месяц 11 экипажей низкому торпедометанию».

К вышесказанному уместно добавить, что по состоянию на 16 апреля лишь пять самолетов 5-го гмтап имели оборудование для постановки мин и сбрасывания торпед. В результате первые вылеты на морском театре оказались чисто бомбардировочными.

2 апреля воздушная разведка обнаружила в районе севернее Констанцы группу транспортов противника. На самом деле нашему разведчику удалось застать в море отряд румынских минных заградителей, занятых постановкой противолодочных минных полей вдоль фарватера Констанца — Сулина. Одновременно заграждения ставили две группы кораблей, в которые входили минные заградители «Адмирал Мурджеску» и «Дачиа». В качестве первой ударной волны в воздух поднялось по звену Ил-4 и СБ. Вскоре Ил-4 обнаружили отряд минзага «Дачиа» и отбомбились по нему. Прямых попаданий не было, но близкий разрыв нанес заградителю легкие повреждения, ранив на его борту пятерых моряков. Кого бомбило звено СБ, точно неясно — с борта румынских кораблей их вроде бы не видели, зато бомбардировщик капитана Земцева в Севастополь не вернулся. Спустя полчаса второе вылетевшее звено «ильюшиных» атаковало шедший в авангарде румынского соединения миноносец «Сборул». Несмотря на то что удар осуществлялся с высоты около 2300 м, нашим летчикам снова удалось добиться близких разрывов, ранивших двух человек. Поскольку к моменту атаки минные поля уже были выставлены, сорвать их постановку не удалось, но опасения новых нападений с воздуха затормозили выполнение вражеского плана минирования примерно на 1,5 месяца.

Малочисленность севастопольской группы и обилие стоявших перед ней задач обусловили большие перерывы в действиях на коммуникациях противника. Следующий налет пришелся лишь на 22 апреля. Обнаружить румынский конвой, шедший из Констанцы в Бугаз, не удалось, в результате чего «ильюшины» сбросили бомбы на Сулину. Повторная атака этого порта была осуществлена уже силами пяти бомбардировщиков 3 мая. 7-го два Ил-4 вместе с тремя Пе-2 и двумя СБ принимали участие в нападении на конвой быстроходных десантных барж в районе Днестровского лимана. И на этот раз прямых попаданий добиться не удалось, но как минимум одна БДБ получила серьезные повреждения и потери в лич-

ном составе. Спустя три дня вылетавший на разведку Ил-4 отбомбился по одиночной шхуне в районе мыса Олинька, после чего наблюдал на ней взрыв и пожар, однако зарубежные материалы на сегодняшний день не дают возможности как-либо прокомментировать это донесение. Кульминацией действий нашей авиации весной 1942 г. в западной части Черного моря, безусловно, стал удар 21 мая.

Утром экипаж разведчика (традиция посылать одиночные «ильюшины» в дальнюю разведку сохранялась на Черноморском театре вплоть до второй половины 1943 г.), пилотируемого ст. лейтенантом Ермолаевым, обнаружил одиночный транспорт, шедший из порта Сулина в направлении Одессы. Командование приказало нанести по судну удар, причем силами не только бомбардировщиков, но и торпедоносцев. Штурман эскадрильи капитан Дуплий (впоследствии — Герой Советского Союза) так вспоминал этот вылет:

«Можете представить состояние комэска Чумичева и мое. Ведь это был первый боевой вылет в истории полка на торпедный удар. Готовились мы к нему по тревоге. Решено было лететь к цели двумя группами. Ведущая группа — три бомбардировщика, которую мы возглавляли, за нами на пределе видимости — пара низких торпедоносцев.

Обнаружили транспорт севернее Килийского гирла. Выйдя на береговую черту, наше звено, где летчиками были Чумичев, Беликов и Агапкин, атаку произвело с берега в сторону моря. Самолеты-торпедоносцы атаковали транспорт со стороны моря одновременно с бомбардировщиками. Торпедоносцы капитан Селявко и старший лейтенант Гаврилов произвели индивидуальное прицеливание. Их штурманы лейтенант Грязное и старший лейтенант Петrochenко сбросили торпеды с дистанции 1200 — 1400 метров. Одна торпеда попала в корму транспорта водоизмещением 5000 тонн. Произошел сильный взрыв, и он стал окутываться дымом. Упредило торпеду еще попадание в судно одной ФАБ-100. После удара транспорт развернулся в сторону берега. По торпедоносцам велся огонь зенитной артиллерии с транспорта, по бомбардировщикам зенитки не стреляли...

На свой аэродром возвращались все мы, ободренные успешным выполнением задания. Жаль, что экипажи торпедоносцев сбрасывали торпеды с больших дистанций. Но это им можно простить. Ведь это была их первая торпедная атака...»

Реальной целью торпедоносцев оказалась 535-тонная плавбаза немецкой Дунайской флотилии «Ута», которая в тот

день совершала переход из Жебриянской бухты в направлении Одессы. Торпеды в цель не попали, но бомбардировщикам удалось нанести судну повреждения. То ли в моментклонения, то ли после прямого попадания бомбы оно выскочило на мель. Среди экипажа имелись убитые и раненые, причем за четырьмя тяжелоранеными немцы даже прислали спасательный гидросамолет. Впоследствии противник ввел плавбазу в строй, и она продолжала принимать участие в боевых действиях на Черном море и Дунае вплоть до апреля 1945 г., когда была потоплена авиабомбой. Поднятая после войны, она служила в советском флоте под названием «Ангара».

Последняя попытка атаковать корабли противника у крымского побережья имела место 25 мая. Звено вылетевших Ил-4 не обнаружило целей, зато само оказалось перехвачено двумя «мессершмиттами» в районе Сулины. Бомбардировщикам удалось оторваться от противника, но два самолета получили серьезные повреждения. Усиление ПВО в западной части моря и изменение обстановки под Севастополем сделало этот вылет последним на долгое время.

С конца марта — начала апреля в небе Севастополя начали собираться тучи. Несмотря на сильный зенитный огонь и атаки перехватчиков, немецкие бомбардировщики все чаще вторгались в воздушное пространство базы, сбрасывая бомбы на город, суда и аэродром Херсонесский маяк. Так, согласно отчету ПВО ЧФ, в период с 25 марта по 30 апреля на указанные объекты противник произвел 18 дневных и пять ночных налетов, в которых приняло участие 93 самолета. В мае таких налетов было уже 166, и в них участвовало 422 машины (подавляющее большинство налетов было совершено в последнюю декаду мая, и мы их рассмотрим в 3-й главе). Немецкая авиация и артиллерия нанесли огромный ущерб самому городу. С начала войны и до 1 мая в Севастополе взорвалось 2512 фугасных и более 2000 зажигательных бомб, 8456 артиллерийских снарядов. Полностью разрушенными оказались 310 и частично — 1059 домов, погибли 409 человек гражданского населения, и 803 получили ранения. Далеко не все немецкие снаряды и бомбы упали на Севастополь случайно, когда пилотам не удалось поразить военные объекты или корабли. Бомбардировками жилых кварталов немецкое командование стремилось сломить моральный дух защитников и гражданского населения, но в том, что из этого ничего не вышло, пришлось убедиться в ходе третьего штурма, который,

хотя и завершился падением черноморской твердыни, продолжался без малого месяц.

Не были оставлены без внимания и аэродромы СОРа. Первоначально больше всего досаждала неприятельская артиллерия. В период с 22 февраля по 22 марта на Херсонесском маяке взорвалось 362 снаряда, на Куликовом поле — 280 и несколько десятков в бухте Матюшенко, где базировался 116-й мрп. Вместе с тем немецкие бомбардировщики атаковали аэродромы сравнительно редко. Общая эффективность действий немцев оказалась невысока — их усилиями было уничтожено лишь два МБР. В следующем месяце, очевидно, из-за желания сэкономить снаряды перед решающим штурмом, количество обстрелов заметно сократилось. На Херсонесском маяке взорвалось всего 23 снаряда и еще 57 на Куликовом поле. Зато выросло количество налетов немецкой авиации. Четырежды она атаковала аэродром на мысу и сбросила на него 108 тяжелых авиабомб и еще 12 на бухту Матюшенко. Успех ограничился уничтожением одного МБР. Зато в промежутке с 22 апреля по 22 мая немцы уничтожили на аэродромах Севастополя 16 самолетов — больше, чем за все предшествующие месяцы обороны, вместе взятые. 22 апреля в результате бомбоудара по бухте Матюшенко сгорели два ГСТ и один МБР. Спустя два дня при ударе по аэродрому Херсонесский маяк и авиамастерским были уничтожены Пе-2, «як», «миг», два И-16 и четыре МБР-2 (по-видимому, там же погиб гидросамолет КОР-1, также значащийся уничтоженным на аэродроме в этот месяц). Спустя два дня в бухте Матюшенко в результате попадания снаряда затонул МБР, а 30 апреля — ГСТ. Днем раньше немецкие артиллеристы «дотянулись» до Херсонесского маяка, где разрушили бомбардировщик СБ. 2 мая бомба разбила еще одну летающую лодку, после чего на некоторое время в ударах по аэродромам наступил перерыв в связи с переносом основных усилий немцев на керченское направление.

В связи с ужесточением налетов 6 мая по приказу наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова был сформирован Севастопольский базовый район ПВО (полковник А.М. Хлебников). В его состав вошли прикрывавший город и порт с юга 61-й зенитно-артиллерийский полк (зап; в полку шесть 85-мм, 18 76-мм и восемь 37-мм пушек), сформированный из части 61-го полка 110-й зап (прикрывал Северную сторону; четыре 85-мм, 18 76-мм и 12 45-мм пушек) и 92-й отдельный зенитно-артиллерийский



Оборудованная из экспериментального отсека линкора плавучая зенитная батарея «Не тронь меня» защищала подходы к аэродрому Херсонесский маяк со стороны моря.

дивизион, прикрывавший аэродром Херсонесский маяк (три 85-мм и шесть 76-мм пушек). Кроме того, имелось три пулеметные роты счетверенных пулеметов «максим» (12 штук), три прожекторные роты и рота ВНОС. Оперативно начальнику района подчинялись части ПВО Приморской армии — 880-й зап и 26-й озад (20 85-мм и 9 76-мм пушек), а также стоявшая в Казачьей бухте плавбатарей № 3 «Не тронь меня» (четыре 76-мм и три 37-мм пушек). С учетом того, что вся территория СОРа имела 30 километров по фронту и 35 в глубину, концентрация зенитного огня была действительно довольно высокой. С 25 марта по 30 апреля зенитчики считали, что ими сбито пять самолетов, в течение мая — 10 (пять Ju-88, четыре He-111 и один Do-215). К этим цифрам следует прибавить донесения перехватчиков, которые доложили о четырех воздушных победах между 22 марта и 22 апреля и еще о 17 в течение следующего месячного периода.

Дадим краткую хронику воздушного противоборства в небе Севастополя в течение апреля и двух первых декад мая:

В первые дни апреля в воздухе над городом еще царило

затишье. Советские самолеты позволяли себе в светлое время суток бомбить немецкие аэродромы и суда у берегов Румынии. Истребители прикрывали бомбардировщики и суда, вели разведку немецких позиций. В одном из таких полетов 4 апреля из-за отказа мотора сел на воду в районе Балаклавы «як» лейтенанта Масютина, который пропал без вести. Первый воздушный бой состоялся 9 апреля, когда пара «мессершмиттов»-охотников внезапно из-за облаков атаковала и сбила барражировавший над базой МиГ-3 мл. лейтенанта Лукина. Пилот остался жив, но серьезно пострадал от ранения и ожогов. 13 апреля в воздухе над Севастополем было зафиксировано несколько одиночных «хейнкелей». Один из них подвергся атаке пары И-16 (капитан Васильев, лейтенант Бурунов) и был сбит. Не исключено, что на самом деле им являлся разведывательный Ju-88 из эскадрильи разведки погоды Westa-76, пропавший, по немецким данным, без вести. В тот же день потерпел катастрофу «миг» мл. лейтенанта Грешнова — у него остановился мотор (как показало расследование, летчик попросту забыл переключиться с крыльевых на основные топливные баки), и при попытке сесть на аэродроме Куликово поле он разбился.

Действительно крупный воздушный бой состоялся на следующий день. Две группы Ju-88 (шесть и семь машин) с небольшим интервалом нанесли удар по городу и портовым сооружениям в Южной бухте. В бой с ними вступили 16 истребителей, которые сбили один и подбили другой «юнкере». Еще один записали на свой счет зенитчики, но и на этот раз сведений о немецких потерях нет. Тем не менее в следующем бою, состоявшемся спустя два дня, 13 пикирующих бомбардировщиков прибыло под защитой семи «мессершмиттов». Оповещение о противнике поступило с опозданием, в связи с чем бой приняли только шесть перехватчиков. Удача им явно не сопутствовала — немцы сбили «як» лейтенанта Ватолкина (летчик спустился на парашюте; интересно отметить, что пилоты II/JG77 считали, что ими сбиты три «мига»), а своя зенитная артиллерия повредила машину лейтенанта Гриба. До этого летчик в паре с лейтенантом Платоновым успел сбить один Ju-88 (не подтверждается), а другой подбить. Капитан Куницын, летавший на «миге», доложил о подбитом Vf-109. Пробившись через слабое сопротивление, «юнкеры» сбросили 58 бомб на аэродром Херсонесский маяк, где повредили один СБ.

Новый заслуживающий внимания поединок пришелся на 22 апреля. В 17.31 над бухтой Матюшенко появилось девять (по немецким данным, шесть) «юнкерсов» из группы III/LG1 в сопровождении четырех Vf 109. В бой вступило 15 советских истребителей, которым удалось сбить один Ju 88 (ст. лейтенант Рыжов на МиГ-3), подбить другой бомбардировщик (летчик Минкин на МиГ-3) и сбить «мессершмитт» (пара Гриб — Бондаренко на «яках»). Тем не менее самолеты люфтваффе сбросили свой груз точно на базу, уничтожив ангар и три летающие лодки. 15 человек наземного персонала погибли и 16 получили ранения. Немцы признают, что советские истребители оказали им серьезное противодействие, и одна из машин III/LG1 была подбита, а на ней ранен штурман. Что же касается сбитых «мессершмиттов», то таких не оказалось. В равной степени это относится и к воздушной победе капитанов Алексеева и Капитунова, которые доложили о подбитии одного Vf 109 в ходе дневного патрулирования.

Как бы ни были тяжелы потери, понесенные советской стороной в результате предыдущих ударов, все они не идут ни в какое сравнение с жертвами, понесенными 24 апреля. В тот день заместитель командующего авиацией ВМФ генерал Ф.Г. Коробков в сопровождении командующего ВВС ЧФ генерала Острякова инспектировал 36-ю авиаремонтную мастерскую, расположенную юго-западнее аэродрома Херсонесский маяк на берегу бухты Круглая. Вот как развивались события того трагического дня в изложении командира 2-й морской бригады В.И. Ракова:

«Пост воздушного наблюдения, снабженный только что появившейся радиолокационной станцией «Редут», засек группу самолетов, идущую с севера.

— Разведчики или бомбардировщики? — задумались операторы. Они видели на экране не то две, не то три цели.

В действительности самолетов было шесть (шесть Ju-88 из группы III/LG1 появились над бухтой в 14.10. — М.М.). Построившись плотным строем — каждое звено клином, они обманули операторов, опыт которых исчислялся буквально несколькими днями.

— Идут на Круглую! — сообщили с поста, следящего за курсом самолетов.

Направление на Круглую бухту особенно не встревожило. Через бухту шли на бомбежку батарей, аэродрома или передовой.

Авиационные мастерские, расположенные в помещениях казарменного и складского типа, окруженных разрушенными домами, частично разрушенные и сами, не выделялись как какая-нибудь особенная цель. Большого движения вокруг тоже не было: поврежденные самолеты привозились ночью и сразу же ставились в цех.

Но в этот раз нацистские самолеты держали точное направление именно на бухту.

— Это они на боевом курсе! — сообразил майор Скворцов, прибывший туда вместе с Коробковым и Остряковым.

Бросившись в цех, где были Остряков и Коробков, он крикнул:

— Воздух! Самолеты на боевом курсе!

— В укрытия! — скомандовал Остряков и, пропуская мимо себя бегущих рабочих и военных — механиков, мотористов, техников — вместе с Коробковым, не спеша, чтобы не создавать паники, направился к выходу.

— Пикируют! — опять закричал Скворцов, который успел выбежать, увидеть, что собираются делать самолеты, и снова вернуться, чтобы предупредить об опасности.

— Быстрее, товарищи, но без паники! — скомандовал Остряков.

В дверях они с Коробковым задержались, уступая друг другу дорогу, и затем вышли наружу.

И в это время начали рваться бомбы.

Дважды предупредивший их майор Скворцов спрыгнул в первый попавшийся кювет и, полусасыпанный землей, переждал там бомбежку. Группа самолетов, хотя и была небольшой, но сбросила свой смертоносный груз кучно на площадь, где в то утро роковым образом оказались два героических наших командира. Один был душой воздушной обороны Севастополя, любимцем черноморских летчиков, другой пережил в прошлом две большие войны, Первую мировую и Гражданскую, воевал в Испании и любил шутить, что «еще не изготовили бомбу с его именем».

В Севастополе всего можно было ожидать каждую минуту, бомбы и снаряды падали повсюду, но в гибель Острякова и Коробкова не хотелось верить.

— Не может быть! Наверное, ошиблись, — твердили мы, получив это тяжелое известие. — Да как же так? Остряков только что был в штабе!

Как часто приходилось слышать подобные слова на войне. «Да он только что был здесь!» — недоумевали люди, неожи-

данно услышавшие о смерти друга или товарища. Сейчас действительно был здесь, а вышел — и попал под снаряд или бомбу».

Вот так, совершенно нелепо в результате первой и последней бомбардировки авиамастерских погиб душа обороны Севастополя с воздуха генерал-майор авиации Н.А. Остряков, а вместе с ним генерал Коробков и еще 46 человек. 13 получили ранения. В мастерских сгорели девять самолетов, которые при других обстоятельствах могли быть восстановлены и принять активное участие в обороне города. Словно не удовлетворившись достигнутым, немецкие летчики еще дважды вечером атаковали аэродром Херсонесский маяк — в первом налете был поврежден СБ, во втором уничтожен Пе-2 и поврежден ДБ-3. Только в последнем случае они натолкнулись на противодействие истребителей, которым удалось сбить один «юнкере» (лейтенанты Гриб и Макеев).

В последнюю неделю апреля налеты производились почти каждый день. 25-го снова 12 Ju-88 сбросили бомбы на аэродром, где повредили два ДБ-3 и «як». Несмотря на наличие у немцев истребительного эскорта, перехватчикам удалось прорваться и сбить один «юнкере». На следующий день группа бомбардировщиков не дошла до Херсонесского маяка, сбросив бомбы в воду, но «мессершмитты» эскорта сбили капитана Капитунова, который сумел посадить свой «як» недалеко от берега, после чего был спасен катером. 27-го Севастопольская авиагруппа лишилась в воздушном бою еще одного Як-1, правда на этот раз не над своим, а над немецким аэродромом в Евпатории. Его пилот ст. лейтенант Богданов пропал без вести. 29 апреля впервые за последнее время истребителям удалось сорвать бомбовый удар противника — встретив наши самолеты в воздухе, пятерка «юнкерсов» беспорядочно сбросила бомбы и легла на обратный курс. Немецкое командование поняло, что без непосредственного сопровождения истребителями теперь не обойтись, и на следующий день бросило на Севастополь пятнадцать Ju-88 в сопровождении звена Vf-109. Хотя налету противодействовало три «яка», два «мига» и 11 истребителей старых типов, всего, чего нам удалось добиться, так это сорвать прицельное бомбометание по портовым сооружениям и гидроаэродрому. «Юнкеры» вывалили свой бомбовый груз на жилые кварталы, где было разрушено три дома, погибли 10 и получили ранения 30 человек. Потерю бомбардировщика, якобы сбитого объединенны-

ми усилиями перехватчиков и зенитчиков, немцы не подтверждают, зато Севастопольская авиагруппа лишилась в бою одного МиГ-3. Его летчик капитан Куницын получил легкое ранение.

В последних числах апреля — первых числах мая количество немецкой авиации в Крыму выросло вдвое, а по истребителям — в пять раз. В помощь группе II/JG77 одна за другой прибыли группы III/JG52 (29 апреля), I/JG77 (3 мая), II/JG52 (4 мая) и I/JG3 (6 мая). 16 мая командиром 77-й истребительной эскадры был назначен известный ас капитан Гордон Голлоб, имевший к тому времени на своем счету 86 воздушных побед и награжденный Рыцарским крестом с дубовыми листьями. Кроме того, прибыло пять бомбардировочных, две пикировочные и две штурмовые группы, а во главе их — штаб VIII авиакорпуса, возглавляемый одним из лучших немецких авиационных военачальников генералом Вольфрамом фон Рихтгофеном. Это сосредоточение сил производилось в преддверии наступления против войск Крымского фронта. На некоторое время немцам стало не до Севастополя, хотя полеты одиночных бомбардировщиков со сбрасыванием бомб в «окна» в облаках и в ночное время с целью изматывания системы ПВО не прекращались все дни. Так, 5 мая система ВНОС зафиксировала прохождение над базой десяти бомбардировщиков, 6 мая — 28, 7 мая — 15, 8 мая — шести, а 9 — 12 мая — ни одного. При отражении этих рейдов 6 мая Севастопольская группа лишилась двух «яков». Днем при попытке догнать немецкий самолет на высоте 6000 м без кислородного оборудования потерял сознание и упал в воду на своем истребителе лейтенант Т. Платонов. Вечером при ночном старте по тревоге потерпела катастрофу машина капитана Рыбалко. 9 мая пропали без вести два Як-1, вылетавших для прикрытия конвоя. После всех этих безответных потерь некоторым утешением для севастопольцев стало сбитие барражировавшего над линией фронта корректировщика Hs-126 «яками» летчиков Беспалова и Хазарова.

К исходу первой декады мая количество боеготовых истребителей новых типов в составе авиагруппы СОРа сократилось до критически низкой отметки. Большие потери понес и 116-й мрап, который в отличие от своих сухопутных коллег не имел возможности сильно рассредоточивать и хорошо маскировать свои летающие лодки. Все это заставило нового командующего ВВС ЧФ генерал-майора авиации В.В. Ермачен-

кова принять срочные меры по усилению авиагруппы. Первой такой мерой стала переброска на аэродром Куликово поле 23-го отдельного штурмового авиаполка.

Эта часть была сформирована в резерве авиации ВМФ в период с ноября 1941 г. по апрель 1942 г. на самолетах У-26 и УТ-16 и фактически являлась не штурмовой, а ночной бомбардировочной. Переоборудование самолетов в боевые заключалось в установке на У-2 двух пулеметов ШКАС калибром 7,62 мм и четырех балок Дер-6, под которые можно было подвешивать легкие осколочные бомбы. УТ-1 также оснастили двумя ШКАСами и четырьмя направляющими для реактивных снарядов РС-82. Скромные боевые возможности импровизированных ночных штурмовиков сильно сокращались с учетом технического состояния самих самолетов. Из 22 У-26 19 относились к выпуску 1932 — 1933 гг. и имели налет от 1100 до 1900 часов. Моторы выпуска 1933 — 1936 гг. пережили по 4 — 5 ремонтов. Несколько в лучшем состоянии были десять УТ-16. Они имели налет всего по 80 — 100 часов, но при этом относились к выпуску 1932 г. Из-за того, что самолеты были перегружены вооружением на 285 кг и их моторы работали на максимальных режимах, в конечном, итоге количество РС на них решили сократить до двух. К 4 мая полк сосредоточился на аэродроме Витязевская на Таманском полуострове и готовился к перебазированию под Севастополь.

Первой 7 мая туда перелетела эскадрилья УТ-16. Перебазирование не обошлось без происшествий — перед самой посадкой, совершая маневры на малой высоте, пилот мл. лейтенант Королев зацепился крылом за землю и разбил свою машину. Но это было ничто по сравнению с тем, что испытала последовавшая за УТ-16 эскадрилья У-2. 11 мая, на четвертый день наступления немцев на Керченском полуострове, десять У-2 вылетели в Севастополь. В 10.05 в районе мыса Чауда их атаковало звено «мессершмиттов», которые в эти дни буквально терроризировали все живое между Таманью и Феодосией. После первой же атаки группа рассеялась. Только двум У-2 удалось вернуться в Витязевскую, а еще четыре были обнаружены позднее в районе мыса Тамань, где они горящими совершили вынужденные посадки. Остальные самолеты пропали без вести. Из-за этой трагедии перелет остальных У-2 задержался до 24 — 29 мая.

Более успешно прошло перебазирование в Севастополь эскадрильи «яков» 9-го иап. Эта часть с конца 1941 г. находи-

лась на переформировании в тылу, и только 6 мая первая из ее эскадрилий прибыла в Анапу. Хотя остальные эскадрильи прибыли между 12 и 14 мая, большие потери авиагруппы СО-Ра не дали возможности дожидаться сосредоточения всего полка. 9 мая девять «яков» эскадрильи перелетели на Херсонесский маяк, но при этом пропал без вести их лидер — летающая лодка МБР-2. Вскоре любой перелет вдоль берегов Крыма станет не менее опасным, чем барражирование над Севастополем...

Кроме усиления севастопольской авиагруппы самолетами руководство ВМФ СССР решило улучшить ее и организационно. Ранее мы уже писали о том, что группа и ее подгруппы не имели своих штатных штабов и организовывали свою работу во многом импровизированно. Естественно, это не могло не отражаться на качестве. В конце апреля Черноморский флот посетил нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов, который воочию наблюдал налеты немецкой авиации на Новороссийск и то, как ВВС и ПВО ЧФ тщетно пытаются их предотвратить. В немалой степени это объяснялось тем, что штаб и командующий ВВС находились в Севастополе, откуда они, естественно, не могли удовлетворительно руководить действиями более многочисленной кавказской авиагруппы. 9 мая появился приказ наркома, которым предписывалось ликвидировать ненормальную ситуацию, сложившуюся в управлении авиацией Черноморского флота. Для этого штаб ВВС и командующий должны были передислоцироваться на Кавказ, в то время как для руководства севастопольской авиагруппой — теперь она именовалась 3-й особой авиагруппой ВВС ВМФ — создавался специальный штаб на базе штаба расформированной 2-й морской авиабригады. Командиром авиагруппы назначался бывший командир 62-й истребительной авиабригады ВВС ЧФ полковник Г.Г. Дзюба, его заместителем — бывший командир 2-й мабр полковник В.И. Раков. На практике никаких особых изменений к лучшему не произошло. Штаб и командующий ВВС ЧФ все равно долгое время оставались в Севастополе, поскольку здесь находился командующий флотом. Тем временем на Кавказе явно не хватало руководства действиями авиации, и это в тот момент, когда она все еще могла оказать действенную поддержку защитникам Севастополя. Именно такой была обстановка к 20-м числам мая, когда немецкое командование начало непосредственную авиационную подготовку к решающему штурму.

Таблица 3.2

ПОТЕРИ СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ АВИАГРУППЫ 1.1 - 19.5.1942

	январь	февраль	март	апрель	1 - 19 мая	Всего
сбиты в воздушных боях	1 Як-1	-	1 Як-1	3Як-1, 2МиГ-3	8 У-26	15(5Як-1, 2МиГ-3, 8У-26)
сбиты ЗА	1 Як-1	-	1 Пе-2, 3Ил-2	-	-	5(1 Пе-2, 3Ил-2, 1 Як-1)
пропали без вести	1 Пе-2, 1 Ил-2	1 Як-1	-	1 СБ, 1 МБР-2	2 Як-1, 1 МБР-2	8 (1 Пе-2, 1 СБ, 1 Ил-2, 3Як-1, 2 МБР-2)
уничтожены на аэродромах	-	1 МБР-2	2 МБР-2	1 Пе-2, 1 СБ, 1 Як-1, 1 МиГ-3, 2И-16, 3ГСТ, 6 МБР, 1 КОР-1	1 МБР-2	20(1 Пе-2, 1 СБ, 1 Як-1, 1 МиГ-3, 2И-16, 3ГСТ, 10 МБР, 1 КОР-1)
разбиты по небоевым причинам	1 И-153, 1 И-15бис, 1 МБР-2	1 И-16	1 Ил-2, 1 МБР	1 Як-1, 1 МиГ-3, 1 И-153	2 Як-1, 1 И-153, 1 УТ-16	13(1 Ил-2, 3Як-1, 1 МиГ-3, 1 И-16, 3 И-153, 1 и-15бис, 2 МБР-2, 1 УТ-16)
Итого	7(1 Пе-2, 1 Ил-2, 2Як-1, 1 И-153, 1 И-5бис, 1 МБР-2)	3 (1 Як-1, 1 И-16, 1 МБР-2)	9(1 Пе-2, 4 Ил-2, 1 Як-1, 3 МБР-2)	26(1 Пе-2, 2СБ,5Як-1, 4МИГ-3, 2И-16, 1 И-153, 3ГСТ, 7 МБР, 1 КОР-1)	16(4Як-1, 1 И-153, 2 МБР-2, 1 УТ-16, 8У-26)	61 (3Пе-2, 2 СБ, 5 Ил-2, 13Як-1, 4МиГ-3, 3И-16, 3 И-153, 1 И-15бис, 3ГСТ, 14 МБР-2, 1 КОР-1, 1 УТ-16, 8У-26)

Таблица 3.3

**ПОТЕРИ ВВС ЧФ 22.12.1941 - 22.7.1942
ПО ТИПАМ САМОЛЕТОВ ПО МЕСЯЦАМ ВОЙНЫ**

	ДБ-3	Пе-2	СБ	МиГ-3	ЛаГГ-3	Як-1	И-16	И-153	И-156ис	Ил-2	УТ-16 и У-26	ГСТ	МБР-2	Че-2	Всего
22.12.41-22.1.42	1	3	1	5	1	6	3	-	4	2	—	1	10	-	37
22.1.-22.2.42	-	1	-		-	1	2	1	1	-	—	—	-	—	в
22.2-22.3.42	1	1	-	-	-	1	1	—	—	4	—	—	4	-	12
22.3.42-22.4.42	-		1	2	3	2	-	1	-	-	-	-	3	—	12
22.4.-22.5.42	5	1	2	9	2	8	4	-	2	-	9	3	14	-	59
22.5.-22.6.42	8	8	4	5	9	33	13	8	3	14	10	2	19	—	136
22.6.-22.7.42	3	1	4	4	4	10	14	7	8	5	18	1	5	1	85



Командующий Черноморским флотом адмирал
Ф.С. Октябрьский выступает перед рабочими
Севастопольского судоремонтного завода, 26.06.1941



Группа МБР-2 вылетела на бомбежку объекта противника,
лето 1941 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Воздушный патруль истребителей И-153
из 32-го иап ВВС ЧФ
барражирует над Севастополем, 1941 г.



Карантинная бухта Севастополя
после налета немецкой авиации.



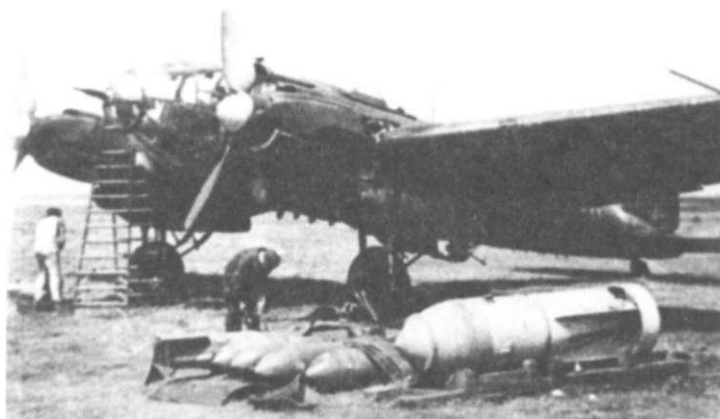
Линейный корабль «Парижская Коммуна».



Основу зенитной артиллерии Севастополя составляли 76-мм орудия.



Экипаж лейтенанта П. Скотова из 2-го минно-торпедного авиаполка ВВС ЧФ изучает сводку Совинформбюро о положении на фронтах (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Бомбардировщик He-111 эскадры KG 27.



Бомбардировщик Ju-88A-4 группы III/KG 51, 1941



Советская автоколонна,
уничтоженная в результате налета
самолетов люфтваффе.



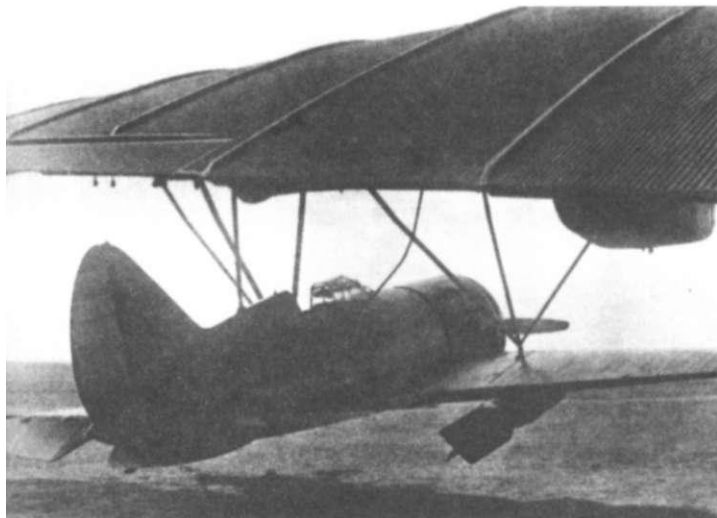
Позиция 37-мм зенитного орудия
на берегу Севастопольской бухты.



Летчики бомбардировочного полка ВВС Красной Армии
после боевого вылета.



Пикирующий бомбардировщик Ju-87B-2
из эскадрильи 4/StG 77 в полете над Крымом,
сентябрь 1941 г.



И-16 «звена Вахмистрова» под крылом самолета-носителя
ТБ-3 (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Группа истребителей идет на штурмовку вражеских позиций
(фото из архива Г.Ф. Петрова).



Офицеры штаба Фрайдорфской авиагруппы наблюдают
за воздушной обстановкой (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Немецкая 20-мм автоматическая зенитная пушка, защищавшая аэродром эскадры JG 77 в Чаплинке.



Советские летчики-истребители обсуждают подробности недавнего боя (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Не все бои заканчивались для советских истребителей успешно - сбитый Як-1 произвел вынужденную посадку в степи (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Немецкий солдат осматривает сбитый «як»,
Крым, сентябрь 1941 г.



Летчики 40-го бомбардировочного полка ВВС ЧФ изучают план боевого вылета.



Расчет зенитной пулеметной установки М-4 приготовился к отражению воздушного налета, сентябрь 1941 г.



Ju-88 из разведывательной эскадрильи 3(F)/121, потерпевший аварию при приземлении на своем аэродроме.



Группа летчиков 119-го морского разведывательного авиаполка получает задачу на ночной вылет (фото из архива Г.Ф. Петрова).



«Мессершмитт» Bf-109F группы III/JG 52.



Генерал-инспектор истребительной авиации люфтваффе
В. Мёльдерс среди пилотов группы III/JG 77.



Боевая тревога на 102-мм береговой батарее Черноморского флота. Хотя такие береговые батареи не имели сухопутных укреплений, немцы называли их «фортами».



Контратака морских пехотинцев, ноябрь 1941 г.



Командование Севастопольского оборонительного района
(слева направо): заместитель командующего Черноморским
флотом по сухопутной обороне Главной базы (Севастополя)
генерал-майор П.А. Моргунов, командующий СОР и ЧФ
вице-адмирал Ф.С. Октябрьский, командующий ВВС ЧФ
генерал-майор авиации Н.А. Остряков.



Эскадренный миноносец «Свободный» готовится открыть
огонь из Южной бухты Севастополя.



«Юнкерсы» эскадры StG 77 на крымском аэродроме, 1941 г.



Взлет МБР-2 (фото из архива Г.Ф. Петрова).

Глава 2

БОРЬБА НА МОРСКИХ КОММУНИКАЦИЯХ И УСТАНОВЛЕНИЕ БЛОКАДЫ СЕВАСТОПОЛЯ

В истории обороны Севастополя тема борьбы на морских коммуникациях имеет особый трагический смысл. Солдаты и морские пехотинцы могли творить чудеса героизма на суше, летчики — с большим или меньшим успехом вести войну в воздухе, но все это имело успех только до тех пор, пока гарнизон обеспечивался боеприпасами, топливом и продовольствием. В противном случае его боеспособность неизбежно падала до отметки, близкой к нулю. Именно это и произошло в Севастополе к концу июня 42-го, но процесс установления блокады крепости измерялся не днями и неделями, а несколькими месяцами, по крайней мере, с конца февраля. Расскажем обо всем по порядку.

Как мы уже отмечали ранее, после высадки советских десантов в Керчи и Феодосии к концу декабря обстановка для немцев в Крыму стала критической. 11-я армия Манштейна, сосредоточенная под Севастополем, не смогла отразить этих ударов и отступила с Керченского полуострова. Он был занят войсками Кавказского (с 28 января — Крымского) фронта, имевшими задачу вырваться на просторы степной части полуострова, снять осаду Севастополя и освободить Крым.

Совершенно очевидно, что выполнение столь масштабных задач находилось в прямой зависимости от скорости накопления войск на Керченском полуострове, которое осуществлялось через порты Феодосия, Керчь и Камыш-Бурун исключительно морским транспортом. Транспортной авиацией Крымский фронт не располагал, а ледовая переправа через Керченский пролив стала бесперебойно действовать только с конца января. Тут-то и выяснилось главное упущение, сделан-

ное в Генеральном штабе РККА при планировании десантной операции — количество войск, которое хотели задействовать, рассчитывалось исходя из поставленных задач и численности немецкой 11-й армии, а не из возможностей Черноморского флота к десантным и транспортным перевозкам.

Последние же оказались далеко не блестящими. В течение 1941 г. парходства черноморского бассейна потеряли 23 транспорта и танкера тоннажем более 500 брт каждый. Еще 26 судов получили повреждения различной тяжести. Весьма характерно, что 17 потопленных и 16 поврежденных транспортов и танкеров стали жертвами пилотов люфтваффе. И это при том, что германская авиация в 1941 г. практически не вела целенаправленной борьбы с советскими морскими перевозками, нападая на суда от случая к случаю, как правило, во время их стоянки в портах.

К началу 1942 г. в распоряжении Черноморского флота оставалось около 60 транспортных судов данной категории, причем только около 50 из них можно было использовать. Остальные находились в ремонте, как из-за боевых повреждений, так и по причинам эксплуатационного характера. Сроки ремонтов были беспрецедентно длительными. Дело в том, что до войны все суда ремонтировались на судоремонтных предприятиях Одессы, Херсона и Николаева, которые теперь были потеряны. Эвакуировать в необорудованные порты Кавказа удалось лишь часть оборудования этих предприятий. Кроме того, приоритет в ремонте имели боевые корабли, которые в кампании 1941 г. также подверглись серьезным ударам. Высадка на Керченском полуострове легла на них тяжелым бременем — им приходилось оказывать огневую поддержку войскам с моря, конвоировать транспорты, наконец, они сами часто использовались в качестве быстроходных транспортов для доставки войск с легким вооружением. По сумме вышеизложенных причин многие транспортные суда, получившие серьезные боевые повреждения или требовавшие капитального ремонта, не ремонтировались вообще и ставились на прикол до окончания войны. Сложилась ситуация, когда любое прямое попадание бомбы в судно фактически означало его «гибель» как транспортной единицы.

**СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА
ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА В ПЕРВУЮ ПОЛОВИНУ 1942 г.
(СУДА ВМЕСТИМОСТЬЮ БОЛЕЕ 500 БРТ)**

	Название	Год постройки	Тоннаж	Судьба
1.	«Антон Чехов»	1931	2121	+ 14.4.1942. АМ у Камыш-Буруна
2.	«Анатолий Серов»	1939	3685	= 5.1.1942 АБ = 24.5.1942. АБ в Севастополе, сел на грунт
3.	«Абхазия»	1930	4727	+ 10.6.1942. АБ в Севастополе
4.	«Азов»	1929	967	
5.	«Белосток»	1933	2034	+ 19.6.1942 Кторп
6.	«Березина»	1918	3087	
7.	«Валериан Куйбышев»	1914	4629	= 3.3.1942. АБ В Камыш-Буруне = 17.3.1942 АБ в Новороссийске + 2.4.1942 А Торп в Керченском прол.
8.	«Вайян Кутюрье»	1932	7596	
9.	«Чапаев»	1935	2150	+ 23.3.1942 А Торп у Севастополя
10.	«Валерий Чкалов»	1922	1062	Тральщик ЧФ Т-512 до 24.3.1942, затем перекалифицирован в кабельное судно
11.	«Ворошилов»	1924	3908	= 29.3.1942 А Торп у Озерейки = 2.7.1942 АБ Новороссийск
12.	«Восток»	1901	2787	+ 6.5.1942 АМ Керченский прол.
13.	«Георгий Димитров»	1905	2482	+ 21.3.1942 АБ в Севастополе
14.	«Грузия»	1928	4857	+ 13.6.1942 АБ в Севастополе
15.	«Димитров»	1919	3689	= 19.4.1942 АБ в Новороссийске

	Название	Год постройки	Тоннаж	Судьба
16.	-Жан Жорес»	1932	3972	+ 16.1.1942 АМ у Феодосии
17.	«Зырянин»	1919	2593	+ 5.1.1942 АБ в Феодосии
18.	-Иосиф Сталин»	1934	7745	= 19.4.1942 Туапсе
19.	-Калинин»	1925	4156	+ 21.4.1942 АБ в Новороссийске; 28.4.1942 поднят, в нач. 7.1942 отбуксирован в Туапсе
20.	«Коммунист»	1891	1941	+ 19-23. 2.1942 п/б/в на переходе Новороссийск — Севастополь
21.	«Красная Кубань»	1889	2862	транспорт ЧФ
22.	«Красная Молдавия»	1924	?	с нач. 6.1942 тыловые перевозки — танкер ЧФ
23.	«Красный Профинтерн»	1902	4648	= 3.2.1942 АБ Камыш-Бурун, переведено в Новороссийск, не восстанавливалось
24.	-Красный Флот»	1882	712	+ 12.5.1942АБуЕникале
25.	«Кремль»	1932	7661	= 3.11.1941 АМ у Севастополя; вступ. в нач. 6.1942
26.	-Крым»	1928	4867	= 22.9.1941 сов. ММ у Новороссийска; в 1942 не на ходу (до конца войны на консервации)
27.	«Кубань»	1932	3113	= 13.2.1942 ММ ум. Железный Рог = 19.4.1942 в Новороссийске + 2.7.1942 АБ в Новороссийске
28.	«Курск»	1911	5801 (8890)	= 19.4, 2.7 и 23.9.1942 АБ в Новороссийске
29.	«Ледокол № 7»	1916	565	+ 20.4.42 АМ в Керченском проливе
30.	-Ленинград»	1889	1783	+ 17.10.1941 АБ в Евпатории; поднят, на ремонте в Туапсе

	Название	Год постройки	Тоннаж	Судьба
31.	«Львов»	1933	2034	До 21.2.1942 ПЛБПЛ
32.	«Местком»	1930	925	До 15.5.1942 ТЩЧФ Т-506
33.	«Металлист»	1929	967	До 14.9.1942, затем плав-мастерская ЧФ
34.	«Михаил Громов»	1930	836	+ 2.6.1942 А Торп южнее Ялты
35.	«Москва»	1932	6086	= 1.1.1942 арт. в Севастополе
36.	«Ногин»	1933	2109	+ 5.1.1942 АБ в Феодосии
37.	«Одесский Горсовет»	1931	557	в эксплуат. до кон. 3.1942, затем в ремонте
38.	«Передовик»	1939	1846	с кон. 3.1942 в ремонте до кон. 5.1942
39.	«Пестель»	1890	1850	
40.	«Потемкин»	1887	882	= 19.4.1942 АБ в Камыш-Буруне, 14.5.1942 затоплено
41.	«Сванетия»	1937	4125	в начале войны интернирован в Стамбуле, в 2.1942 возвращен СССР + 17.4.1942 А Торп
42.	«Севастополь»	1896	1339	
43.	«Серго»	1930	7596	= 20.1.1942 АБ в Керченском проливе = 20.3.1942 АБ в Туапсе
44.	«Советская Нефть»	1929	8228	= 23.10.1941 АТорп; = 26.3, 9.7 и 15.8.1942 АБ в Туапсе
45.	«Советский Крым»	1930	968	= 11.1941 АБ в Камыш-Буруне, отбуксирован в Геленджик и посажен на грунт до конца войны
46.	«Спартаконец»	1939	958	+ 9.1.1942 АБ в Феодосии
47.	«Стахановец»	1923	1219	в кампании с сер. 2.1942

	Название	Год постройки	Тоннаж	Судьба
48.	«Торос»	1929	1396	
49.	«Тракторист»	1930	967	до 15.5.1942 числился ТЩ ЧФТ-483
50.	«Украина»	1931	4727	= 30.11.1941 ММ у Новороссийска + 2.7.1942 АБ в Новороссийске
51.	«Ульянов»	1941	2150	в 1942 не на ходу + 23.2.1943 АБ в Туапсе
52.	«Фабрициус»	1906	2434	= 18.1.1942 АБ в Камыш-Буруне + 2.3.1942 А Торп у мыса Утриш
53.	«Чапаев»	1915	3596	+ 1.3.1942 сов. ММ у Севастополя
54.	«Чатырдаг»	1896	901	+ 9.1.1942 АБ в Феодосии
55.	«Черноморец»	1898	1048	+ 10.5.1942 АБ у Керчи
56.	«Шахтер»	1902	3028	
57.	«Эльборус»	1898	970	= 19.4.1942 АБ в Новороссийске + 2.7.1942 АБ в Анапе
58.	«Эмба»	1929	7886	= 29.1.1942 АБ в Камыш-Буруне, отбуксирован в Сухуми и посажен на грунт, + 30.7.1943 ПЛи 24
59.	«Ялта»	1916	611	+ 24.3.1942 АБ в Туапсе, вскорее поднят и восстановлен
60.	«Ян-Томп»	1903	1988	

Сокращения и обозначения: + – потоплено; = – повреждено;

АБ – авиационные бомбы, АМ – авиационные мины, арт. – артиллерия, А Торп – авиационные торпеды, Кторп – торпеды торпедных катеров, ММ – морские мины,

п/б/в пропало без вести, ПЛ – подводная лодка, ПЛБ – плавбаза, ТЩ – тральщик.

Трудно сказать, насколько командующий 4-м воздушным флотом генерал-полковник Александр Лёр догадывался обо всех трудностях, которые испытывала советская сторона. Главное в другом: оценив состояние своих, прямо скажем немногочисленных, сил и поставленные задачи, он пришел к выводу, что наибольший эффект будут иметь не налеты на высаженные войска или удары по линии фронта, а именно удары по судам в портах разгрузки. Наибольшему воздействию подверглась Феодосия, поскольку именно здесь имелись наилучшие условия для разгрузки крупнотоннажных пароходов, к тому же она находилась гораздо ближе к линии фронта. Один за другим от ударов с воздуха там погибли транспорты «Красногвардеец» (2719 брт; 31 декабря), «Ташкент» (5552 брт; 1 января), «Зырянин» (2593 брт; 4 января) и «Ногин» (2109 брт; 5 января), получили повреждения «Димитров», «Калинин», «Серов», «Жан Жорес». Крейсер «Красный Кавказ», принявший 1000 т воды через пробоины, возникшие в результате близких разрывов авиабомб, вышел из строя до августа 1942 г. Следует подчеркнуть, что эти успехи были достигнуты бомбардировщиками групп III/KG27 и III/KG51 и эскадрильи 6/KG26, причем в III/KG51, как указывает германский историк Г. Плехер, на тот момент ежедневно имелось в среднем четыре исправных «юнкерса». Вряд ли остальные подразделения могли похвастаться большим числом машин.

Как же немцам удалось достигнуть столь умопомрачительных успехов? Да очень просто: командование высаживавшейся в Феодосии 44-й армии в числе перевозимых войск и грузов отдало приоритет пехоте, артиллерии и танкам, а также боеприпасам и горючему. Оно опасалось немецкого контрнаступления, хотя на том этапе располагало большим, по сравне-



Патруль моряков во временно освобожденной от немцев Керчи, весна 1942 г.

нию с противником, количеством войск. Первое подразделение зенитной артиллерии было переброшено в Феодосию только 3 января. Неоднократные просьбы флота прикрыть порт истребителями ВВС Красной Армии игнорировались на том основании, что аэродром Владиславовка находился слишком близко к линии фронта и мог подвергаться артиллерийскому обстрелу. Вместо этого командующий Кавказским фронтом требовал от флота нахождения в Феодосии отряда боевых кораблей, хорошо вооруженных зенитной артиллерией. Но таких флот не имел, а обычные тральщики и сторожевые катера, которых и так не хватало для сопровождения конвоев, сами запросто становились жертвами немецкой авиации. В конце концов решили разгружать транспорты только в ночное время, а в светлое им следовало уходить из порта и ждать ночи в 30 — 40 милях от берега. Такая тактика тоже не принесла хорошего результата. Во-первых, поскольку командование 44-й армии не выделяло никаких дополнительных сил для выгрузки судов, она осуществлялась крайне медленно. Так, с транспорта «Кубань» за две ночные разгрузки было снято только 15% груза. Во-вторых, дрейфовавшие в море суда также подвергались налетам бомбардировщиков. 9 января люфтваффе добились нового крупного успеха, потопив на выходе из порта транспорта «Чатырдаг» (901 брт) и «Спартаконец» (958 брт). Наконец, 12 января на аэродром Фокшаны в Румынии прибыла группа I/KG100, пилоты которой были обучены минным постановкам. Их результат не замедлил сказаться — рано утром 16 января, покидая порт после ночной разгрузки, на mine подорвался и затонул пароход «Жан Жорес» (3972 брт). В результате из шести крупных транспортов, задействованных в советской десантной операции, два погибли и два получили повреждения, правда, не слишком серьезные. Конец феодосийской эпопеи наступил 18 января, когда войска 11-й немецкой армии внезапным контрударом вернули порт. Генерал Манштейн впоследствии писал в мемуарах: *«Авиация, как мы теперь увидели, несмотря на неблагоприятную погоду, неплохо поработала в феодосийском порту и потопила несколько транспортов»*. Отставной фельдмаршал поскромничал — фоторепортаж с названием «Tgitterfeld Feodosia» («Поле развалин Феодосия») облетел страницы немецких газет.

В наступлении 11-я армия была поддержана авиацией созданного в середине января «Специального штаба Крым» (командующий — генерал Р. Риттер фон Грайм). Любопытно

отметить, что до 30 ноября 1941 г. Грайм командовал V авиа-корпусом, входившим в состав 4-го ВФ. В конце ноября в связи с «близким окончанием войны в России» штаб корпуса получил приказание перебазироваться в Брюссель, где он должен был возглавить авиасоединения, действовавшие против Англии. Не успели выполнить это указание, как 7 января Грайм был вызван в резиденцию Геринга Каринхалле. Рейхсмаршал приказал Грайму создать из офицеров своего штаба оперативную группу и во главе нее немедленно вернуться в Россию. В оперативное подчинение «Специального штаба» перешли группы II и III/StG77, III/KG27, III/KG51, I/KG 100, штаб эскадры JG77 и группа III/JG77, а также разведывательная эскадрилья 4(F)/122.

Необходимо отметить, что уже в этот период войска СОРа испытывали немалые трудности с получением снабжения. Командующий фронтом генерал Козлов приказал *«максимально форсировать перевозки войск... [Крымского фронта], для чего немедленно сосредоточить в Новороссийске все транспортные средства военно-морского и гражданского флотов, вплоть до тихоходных судов»*. Для перевозки в Севастополь предлагалось оставить минимум транспортов, необходимых для отправки боезапаса, продовольствия и пополнения людским составом.

Следующий месяц прошел сравнительно спокойно. Немцы на Керченском полуострове уперлись в Парпачские позиции и временно отказались от дальнейших попыток потеснить здесь советские соединения. Напротив, они сами ожидали наступления, поскольку сосредоточение крупных сил противника не было для них секретом. Весь этот период авиация «Специального штаба Крым» сосредоточила свои усилия (с 19 января по 18 февраля самолеты «Специального штаба Крым» совершили 1089 самолето-вылетов, в том числе 256 — бомбардировщики) против войск на Парпачских позициях и портов разгрузки подкреплений в Керченском проливе. Ей удалось повредить еще три транспорта, причем два из них («Эмба» и «Красный Профинтерн») настолько серьезно, что они не принимали участия в перевозках до конца войны. Пароход «Кубань» подорвался на mine советского оборонительного заграждения в Керченском проливе и был отбуксирован в Новороссийск, где в апреле немецкие самолеты нанесли ему дополнительные повреждения. В результате сроки сосредоточения войск Крымского фронта оказались сорваны, а их наступление, состоявшееся между 27 февраля и 3 марта, — ма-



**Погрузка маршевого пополнения для Севастополя
на борт крейсера «Красный Крым», 1942 г.**

лоуспешным. Лишь на одном участке фронта им удалось опрокинуть части румынской пехотной дивизии, но Манштейн быстро локализовал это вклинение. Таковы были плоды усилий самоотверженной работы моряков Морского флота! Нелишне напомнить, что все это сосредоточение войск происходило за счет перевозок в интересах СОРа. Об этом недвусмысленно свидетельствуют следующие цифры: если в декабре 1941 г. в Севастополь был совершен 41 рейс транспортных судов, то в январе уже только 28, а в феврале — 24. Несмотря на то что до 30% судов, осуществлявших перевозки в Севастополь, не эскортировались боевыми кораблями, погибло только одно судно, которое в феврале подорвалось на советском оборонительном заграждении у входа в базу. Эти цифры ясно говорят о том, что никаких помех в снабжении Севастополя в этот период советская сторона не испытывала, если не принимать во внимание, конечно, помехи со стороны собственного командования.

Схожие процессы наблюдались и в картине доставки грузов. За декабрь их поступило почти 30 тыс. тонн, а за январь и февраль, вместе взятые, — только 29 тыс. При этом боепри-

пасы составляли только 15—18% (в декабре — 4763 т, в январе — феврале — 5327 т) от всего объема поступлений, что не позволяло не только создать запасы на случай нового штурма, но и пополнить боекомплект до общепринятых норм. Напомним, что командование Крымского фронта требовало от войск СОРа участия во всех предпринимаемых наступлениях, напрасно ожидая, что это поможет отвлечь часть вражеских сил с Парпачских позиций. Боекомплект постоянно расходовался, а увеличить его подачу мешало то обстоятельство, что в Севастополе не имелось ни крупных запасов топлива, ни продовольствия. Именно поэтому каждая из названных групп грузов отнимала до 40% от всего объема доставки. И даже несмотря на это, 1 апреля городской комитет Компартии был вынужден принять решение о сокращении выдачи хлеба гражданскому населению: рабочим с 800 до 600 граммов, служащим и членам семей военнослужащих с 600 до 400, иждивенцам до 300. Следует напомнить, что в Севастополе все еще находилось не менее 30 тысяч человек гражданского населения, включая 3 тысячи детей. Это население не являлось обузой, а наоборот, всем чем можно помогало воинам СОРа — занималось на подземных заводах выпуском мин и гранат, работало на строительстве укреплений, ухаживало за ранеными. Несколько лучше питались солдаты, находившиеся на фронте. В своих мемуарах командир 7-й бригады морской пехоты Е.И. Жидилов вспоминал: *«Если в чем и испытывали нехватку, так не в пище, а в боеприпасах. Несмотря на расторопность наших хозяйственников, снарядов и мин мы получали все меньше и меньше. На каждый день нам планировались лишь доли боекомплекта. Правда, у нас еще имеются некоторые запасы снарядов и мин, и потому мы позволяем себе иногда увеличивать норму расхода, но стреляем только по обнаруженным целям и совсем прекратили стрельбу по площадям».*

Таким образом, обстановка на Черном море и в Крыму к 20-м числам февраля была достаточно сложной. И та, и другая сторона имели определенные потенциальные возможности, дело оставалось лишь за тем, кто первым сумеет их реализовать. Увы, в этом преуспели немцы.

Все началось с небольших организационных изменений, которые повлекли за собой заметные перемены в расстановке сил. В 20-х числах февраля штаб фон Грайма был расформирован, а точнее, переведен на центральное направление, где вскоре стал основой для формирования авиационного командования «Восток». Все действовавшие в Крыму авиачасти

в большинстве перешли в подчинение штаба «Fliegerfahrer Sud». Он был создан еще в декабре 1941 г., в качестве командной инстанции, которая бы специально отвечала за ведение боевых действий над Черным морем. Командующим являлся полковник В. фон Вильдт (Oberst Wolfgang von Wild), хорошо зарекомендовавший себя в 1941 г., когда командовал аналогичным формированием на Балтийском море. Первоначально в подчинении фон Вильдта находились только подразделения гидросамолетов-разведчиков и торпедоносная эскадрилья 6/KG26, которая в условиях малочисленности ударных самолетов использовалась в качестве обычной бомбардировочной. Когда в 20-х числах февраля обстановка на сухопутном фронте ненадолго стабилизировалась, фон Вильдт решил использовать свои силы по прямому назначению. Для этого «хейнкели» группы I/KG100 и эскадрилья 6/KG26 были перебазированы на аэродром Саки, который находился всего в 59 км от Севастополя. Никогда ранее немецкие бомбардировщики не располагались на таком небольшом расстоянии от линии фронта. До того все бомбардировочные группы, поддерживавшие войска Манштейна, базировались на аэродромах Николаева, Херсона, Днепропетровска и Кривого Рога, находившихся на таком удаленном расстоянии от советских аэродромов, что можно было практически не опасаться ответных действий нашей авиации. Теперь же, когда речь пошла о блокаде Севастополя, немецкое авиационное командование, не задумываясь, передислоцировало свои подразделения на «передний край» — туда, откуда им ближе было наносить удары по советским морским коммуникациям вдоль берегов Крыма и Кавказа. Впрочем, в предыдущей главе мы уже говорили, что за это перебазирование немцам пришлось расплачиваться еженощными воздушными тревогами.

Первые воздушно-морские сражения на советских коммуникациях в 1942 г. пришлось на конец февраля. 23-го числа из Новороссийска в Севастополь вышел конвой в составе танкера «Москва», транспорта «Георгий Димитров» и тральщика Т-404. Любопытно отметить, что грузенный стройматериалами «Г. Димитров» не имел хода из-за предшествующих повреждений и буксировался «Москвой». Из-за этого переход растянулся на трое суток. Днем 24-го юго-восточнее Ялты суда были атакованы небольшой группой «юнкерсов» из III/KG51, но отражены сосредоточенным огнем зенитных орудий. Немецкие бомбардировщики вылетали на поиск линкора «Парижская коммуна», который, по ошибочным данным немецкой

разведки, вел обстрел войск 11-й армии из Феодосийского залива. На обратном пути самолеты случайно обнаружили конвой, который приняли за отряд боевых кораблей во главе с крейсером. Германские летчики доложили, что добились попадания в корму «крейсера» 1000-килограммовой бомбой, что, как мы знаем, совершенно не соответствовало истине.

На следующие сутки для усиления охраны конвоя из Севастополя прибыл тральщик Т-413 — и весьма своевременно. Всю вторую половину дня суда подвергались налетам небольших групп «хейнкелей», за которыми в 19.15 последовала атака трех He-111 — торпедоносцев. Суда уклонились от всех торпед, но при энергичном маневрировании буксир лопнул, и «Москва» в охране Т-413 ушла в Севастополь. «Г. Димитров» отбуксировали туда лишь на следующий день. Советская сторона не претендовала на сбитие самолетов противника, но точно известно, что один He-111 из 6/KG26 25-го пропал без вести вместе со всем экипажем.

По всей видимости, германское командование было несколько обескуражено таким дебютом торпедоносцев, которые не применялись на данном театре с ноября 1941 г. 1 марта одиночный «хейнкель» промахнулся торпедами по транспорту «Курск», перевозившему раненых из порта Камыш-Бурун в Новороссийск (по немецким данным, у торпед после приведения не запустились двигатели), но в предрассветных сумерках 2 марта другой торпедоносец-охотник смог поразить пароход «Фабрициус» (2434 брт), шедший с военным грузом в Камыш-Бурун. Судну удалось выброситься на берег в районе мыса Утриш, но снять его с камней не получилось, и в конце концов оно было полностью потеряно. Вечером 4 марта другой торпедоносец безуспешно атаковал танкер «Серго», совершавший переход из Туапсе в Новороссийск. Спустя пять дней три «хейнкеля» с торпедами вышли в атаку на минный заградитель «Коминтерн» и транспорт «Красная Кубань», которые возвращались из Севастополя в Поты, но и на этот раз кораблям удалось уклониться. 10 марта нападению подвергся санитарный транспорт «Львов», шедший в сопровождении эсминца «Шаумян». Оба немецких пилота допустили большие ошибки при прицеливании в вечерних сумерках, и все их торпеды прошли мимо целей.

Появление на советских коммуникациях торпедоносной авиации противника не осталось незамеченным и сразу же вызвало бурную реакцию. 4 марта командующий Черноморским флотом указал всем подчиненным командирам соеди-

нений, что в условиях поставленных флоту задач недостаток транспортов, плохое их состояние и слабость ремонтных баз, а также совершенное отсутствие пополнения и невозможность приобретенной за границей с исключительной остротой поднимают вопрос о сохранении тоннажа. За время войны морской флот на Черном море потерял до 40 транспортов, из них за последние два месяца — 12.

Командующий флотом обратился ко всем своим помощникам и флагманам с призывом продумать до деталей все, что связано со сбережением и сохранением судового состава. Одновременно адмирал Октябрьский приказал командирам военно-морских баз самим лично утверждать, контролировать и обеспечивать переход транспортов в районах своих баз, надежно прикрывать свои коммуникации с моря и воздуха, обеспечить конвои грамотными лодчманами, обеспечить надежный проход транспортов по фарватерам, а также вход их в базы и выход из баз, не допускать в дальнейшем гибели транспортов на своих минных заграждениях.

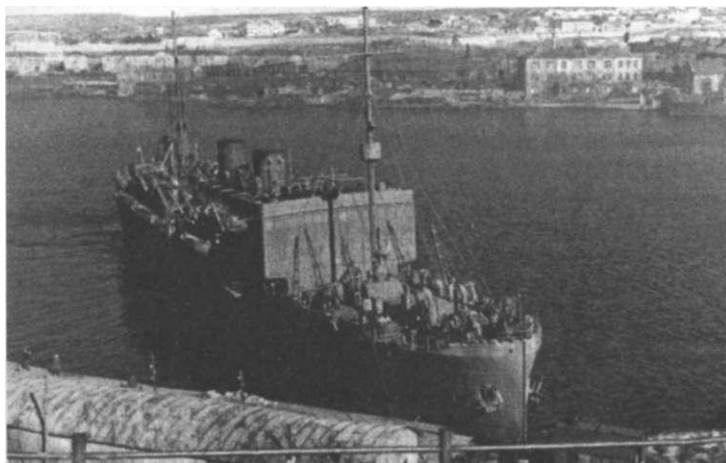
9 марта была получена директива наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова, в которой предписывалось охранять каждый выходящий в море транспорт не менее чем двумя сторожевыми катерами, прикрывать их на подходах к базам истребителями, довооружить зенитной артиллерией и, кроме того, выявить аэродромы базирования вражеских торпедоносцев и уничтожить их там ударами с воздуха.

В свою очередь, главный штаб люфтваффе также не забывал пичкать своих подчиненных различными указаниями. 12 марта он выслал в штаб 4-го ВФ инструкцию, где указывалось, что *«главным объектом усилий в противокорабельных действиях на Черном море должны стать порты Севастополь, Керчь, Камыш-Бурун, а также ведущие к ним морские коммуникации. Севастополь является точкой приложения максимальных усилий в особенности... Противокорабельные вылеты в прочих обширных районах моря должны быть сокращены»*. В инструкции говорилось и о методах решения задачи: *«местное командование должно содержать соответствующие боевые самолеты в высокой степени готовности, с тем чтобы они могли действовать сразу после получения радиосообщения об обнаружении, сделанном воздушной разведкой»*. Для того чтобы придать документу дополнительный вес, в конце него значилось: *«Сам фюрер ожидает, что с этого времени постоянное движение судов в районе Севастополя прекратится»*.

Увы, немедленно приступить к осуществлению пожеланий

Гитлера штабу «Fliegerführer Siid» не удалось. 13 марта Крымский фронт начал новое наступление на позиции немцев на Керченском полуострове. В атаках с советской стороны приняло большое количество танков, для борьбы с которыми пришлось использовать всю наличную бомбардировочную авиацию. Ежедневно немецким солдатам приходилось отбивать от 10 до 22 атак, и 18 марта штаб 42-го германского корпуса доложил, что не в состоянии отразить еще одно крупное наступление противника. К сожалению, это произошло не раньше того, как полностью обескровленная советская сторона прекратила свое наступление.

Сразу же после окончания боев фон Вильдт с рвением приступил к выполнению инструкции. Уже 18 марта он бросил на шедший в Севастополь конвой (танкеры «Серго», «Передовик», крейсер «Красный Крым», эсминец «Незаможник») 11 бомбардировщиков и торпедоносец. Атаки были плохо скоординированы по времени и потому результатов не дали. Такой же исход имел бой 20 марта между конвоем, куда входил транспорт «Абхазия», эсминец «Бдительный» и два сторожевых катера, и девятью «хейнкелями» (в том числе один с торпедами). Только 23 марта немцам, наконец-то, удалось добиться очередного успеха, когда в вечерних сумерках одиноч-



Один из снабжавших Севастополь быстроходных грузопассажирских теплоходов - «Абхазия» — в южной бухте порта, 1942 г.

ный торпедоносец сумел направить свой снаряд в борт транспорта «Василий Чапаев» (2690 брт). Судно продержалось на плаву 14 минут, что позволило спасти большую часть находившихся на борту людей. Погибли 102 человека (в том числе 86 солдат) и множество военного имущества. Войска СОРа недополучили 11 гаубиц, 10 45-мм противотанковых пушек, 6 автомашин и 220 т прочих грузов. 24 марта «хейнкели» не сумели помешать прибытию в Севастополь транспорта «Красная Кубань», но 29 марта смогли торпедировать транспорт «Ворошилов» (3908 брт), перевозивший 2,5 тысячи раненых из Камыш-Буруна в Новороссийск. Судно осталось на плаву, но вышло из строя до конца войны.

Убедившись в том, что добиться успеха при нападении на суда в открытом море при наличии ограниченного числа самолетов не так-то просто, фон Вильдт решил нанести ряд ударов по портам. В начале марта в его распоряжение в качестве инструктора прибыл командир эскадрильи из состава знаменитой эскадры KG30 капитан Вернер Баумбах (Werner Baumbach), которого еще летом прошлого года, вторым среди пилотов немецкой бомбардировочной авиации, наградили Рыцарским крестом с дубовыми листьями. Баумбах считался экспертом по атакам морских целей с пикирования на Ju-88, поскольку еще в ходе Норвежской кампании сумел добиться прямого попадания бомбы во французский крейсер «Эмиль Бертен». В его распоряжение передали группу III/KG51, которую он начал усиленно готовить к применению в данном качестве. Первыми 15 — 17 марта ожесточенным бомбардировкам подверглись Камыш-Бурун и Керчь, а 17 и 18 марта — Новороссийск. Пострадал поврежденный ранее танкер «Куйбышев» (4629 брт), а также береговые объекты порта. Затем последовал новый перенос усилий, на этот раз на порт Севастополя (налеты 20 и 21 марта описаны в предыдущей главе). Несмотря на эти успехи, немецкое командование в дальнейшем в течение длительного времени воздерживалось от налетов на главную базу ЧФ, решив заблокировать ее ночными минными постановками с воздуха. В первом же заградительном вылете 22 марта советские истребители сбили «хейнкель» из состава I/KG100, да и последующие постановки особого успеха не имели, поскольку производились небольшими силами в условиях плохой видимости, когда отыскать входные фарватеры было весьма сложно. Куда больший успех имело минирование Керченского пролива, развернувшееся в начале апреля.

Тем временем верное своим принципам немецкое коман-

дование вновь изменило точку приложения усилий и 23 марта нанесло бомбовой удар по Туапсе. Этот порт, удаленный от Севастополя на расстояние в 450 км, советское командование считало тыловым. С начала войны противник не произвел на него ни одного налета, после чего командование ВВС ЧФ оставило для его защиты на расположенном вблизи аэродроме Лазаревское всего шесть И-16 и три И-15бис. Система ВНОС не имела радиолокационных станций, и появление девяти «юнкеров» из III/KG51 над портом в 16.00 23 марта оказалось совершенно внезапным. Редкая бомба тогда не нашла свою цель. Были потоплены минный заградитель «Островский», гидрографическое судно «ГС-13» и портовый катер. Получили серьезные повреждения подводные лодки «С-33» и «Д-5». Сильный ущерб был нанесен цехам основного оставшегося на театре судоремонтного завода № 201, а в городе разрушен почтамт. Понимая, что в короткий срок русским вряд ли удастся усилить ПВО данного пункта, на следующий день «юнкеры» III/KG51 нанесли по порту новый удар. Снова пострадали цеха завода № 201, попадания бомб получили плавучая база подводных лодок «Нева» (погибли 11 подводников, включая двух командиров подводных лодок) и транспорт «Ялта» (611 брт). Севшюу на грунт плавбазу впоследствии удалось восстановить, а транспорт — нет. Только «юнкеры», пикировавшие на крейсер «Ворошилов», не смогли выполнить свою задачу. 51-я эскадра во всех этих налетах потерь не понесла. Тем же вечером III группа передала оставшиеся машины в другие подразделения и убыла на отдых в Одессу.

Эстафета налетов перешла к переброшенной на театр из Германии группе III/LG1. В 1941 г. она действовала в бассейне Средиземного моря и имела на своем счету немало потопленных британских кораблей, за что ее командир капитан Г. Хогебак (Hermann Hogeback) был награжден Рыцарским крестом. 24-го «юнкеры» группы приземлились на аэродроме Николаева, а уже 26-го семь машин бомбили Туапсе. Две бомбы угодили в танкер «Советская нефть» (находился в поврежденном состоянии; торпедирован самолетом еще в октябре 1941 г.) и нанесли ему дополнительные повреждения. Менее успешно прошел следующий налет — 28 марта на Новороссийск. «Юнкерсам» удалось только повредить небольшой транспорт «Ахиллеон» (348 брт), в то время как нападавшие потеряли машину командира эскадрильи 7/LG1 капитана Теодора Хагена. На нее претендуют лейтенант Щеглов из 3-го иап (летал на И-16) и сержант Севрюков из 7-го иап (на МиГ-3).

Мы при отражении удара потеряли ЛаГГ-3 7-го иап, разбившийся при вынужденной посадке.

Прошел всего месяц с начала регулярных действий немецкой авиации на советских коммуникациях, как командование Черноморского флота начало бить тревогу. 24 марта адмирал Октябрьский донес наркому ВМФ, начальнику Генштаба Красной Армии и командующему Крымским фронтом о том, что затягивание борьбы за Крым сопряжено с прогрессивно возрастающими трудностями снабжения войск на Керченском полуострове и в Севастополе морским путем. *«Противник, — говорилось в документе, — определив полную зависимость наших армий от подвоза морем, сосредоточил на крымских аэродромах до 100 бомбардировщиков и торпедоносцев и перешел к решительным действиям по срыву снабжения Крымского фронта и севастопольской обороны, атакуя наши базы, а также и корабли в базах и в море».*

Исходя из создавшейся ситуации, командующий флотом просил утвердить следующие его предложения: доставлять в Севастополь только минимально необходимое количество продовольствия, боезапаса и топлива; сами перевозки производить на эскадренных миноносцах, больших подводных лодках и транспортных самолетах; по окончании лунных ночей перевозки производить на быстроходных транспортах типа «Абхазия»; ввести в Севастополе для гарнизона и населения осадный паек; ускорить подачу на флот самолетов-истребителей и самолетов Пе-2; выделить для флота десять транспортных самолетов; разрешить самолеты ДБ-3 пока использовать только как бомбардировщики для ударов по аэродромам противника; ходатайствовать перед правительством о закупке тоннажа за границей и о принятии решительных мер по ремонту судов Морского флота. В ответ на это нарком пообещал выделить Пе-2 и истребители в апреле, но разочаровал сообщением, что приобретение транспортных судов за границей (безусловно, имелась в виду Турция) невозможно.

2 апреля штаб флота подготовил более пространственный анализ сложившейся обстановки. В своем докладе, направленном в те же адреса, адмирал Ф.С. Октябрьский приводил следующие данные:

«За февраль авиация противника произвела 43 налета на военно-морские базы с участием 154 самолетов, в результате которых были повреждены один транспорт и один сторожевой катер, за этот же месяц было четыре налета на корабли в море с участием пяти бомбардировщиков и трех торпедо-

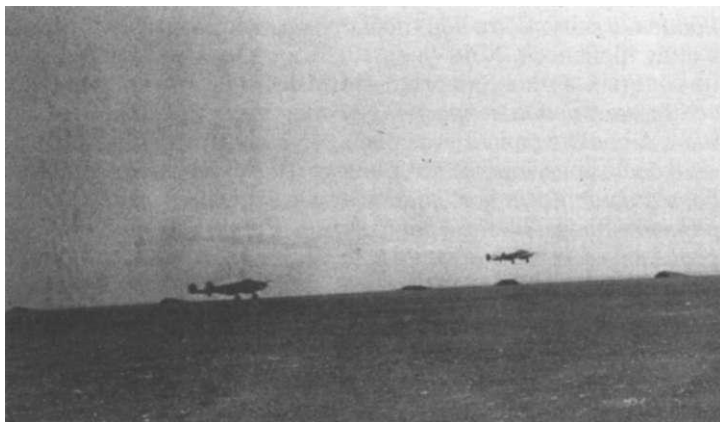
носцев, в результате чего потоплен один транспорт (имеется в виду транспорт «Коммунист», который на самом деле погиб на советском минном поле. — М.М.).

За март авиация противника произвела 56 налетов на военно-морские базы с участием 245 самолетов, в результате чего были повреждены два танкера, один транспорт, плавучая база подводных лодок, две подводные лодки и плавучая батарея; потоплены минный заградитель, танкер, две баржи и два сторожевых катера, а также разрушено несколько цехов морского завода № 201; за этот же месяц было произведено 28 налетов на корабли в море с участием 31 бомбардировщика и 17 торпедоносцев, потопивших один и повредивших два транспорта.

Это означает, — говорилось в докладе, — что скудный тоннаж, которым обладает Черноморский флот, непрерывно уменьшается. Из бывших в эксплуатации на 1 февраля 1942 г. сухогрузных транспортов общей грузоподъемностью в 43 200 т было потеряно шесть транспортов грузоподъемностью в 10 300 т и подлежало ремонту тоже шесть транспортов грузоподъемностью в 6200 т. На 1 апреля оставалось в эксплуатации 16 транспортов общей грузоподъемностью в 27 400 т. Создавшееся положение ставило под исключительную угрозу снабжение армий фронта и Севастополя и требовало принятия исключительных мер по обеспечению бесперебойного питания войск».

К числу принимаемых мер командующий отнес сопровождение конвоев в море бомбардировщиками Пе-2 и усиление борьбы с авиацией противника на аэродромах. При этом Октябрьский умолчал, что количество судов, прибывших в Севастополь в течение марта, снизилось до 15 (в феврале 24), а доставленных ими грузов — до 12,3 тыс. тонн. Такова была плата за прекращение неохраняемого судоходства, снижение пропускной способности кавказских портов из-за разрушений от налетов и сокращение числа транспортных судов, находившихся в исправном состоянии.

Несмотря на все предпринимаемые меры, активность вражеской авиации в апреле не уменьшилась, а, наоборот, возросла. Хотя количество нападений на конвои в море осталось примерно на прежнем уровне, среднее число самолетов, принимавших участие в каждом нападении, увеличилось. Если раньше караван атаковали одиночные торпедоносцы или пары, отдельные звенья бомбардировщиков, всегда атаковавшие с одного направления, то теперь в атаках одновременно



Взлет пары Пе-2 с аэродрома Херсонесский маяк, 1942 г.

стали принимать участие несколько пар или звеньев, заходивших на цель с разных бортов.

Первый же бой, проведенный немцами в соответствии с новыми тактическими методами, принес им крупный успех. Вечером 2 апреля из Новороссийска в Камыш-Бурун вышел танкер «Куйбышев», охранение которого составляли эскадренный миноносец «Незаможник» и два сторожевых катера. С воздуха караван прикрывала пара устаревших истребителей 3-го иап. Каждый из них по своему стрелковому вооружению уступал «хейнкелю» модификации He-111H-6, которыми была укомплектована эскадрилья 6/KG26. Хотя пилоты майор Бухтияров и лейтенант Калинин доложили о сбитии одного вражеского самолета (не подтверждается), пятерка торпедоносцев смогла произвести скоординированную атаку на танкер. «Куйбышев» (4629 брт) получил попадание торпеды, после чего на нем начался пожар. Горящее судно сдрейфовало на отмель, где вскоре взорвалось, разломилось на две части и затонуло. В результате Крымский фронт лишился почти 4 тыс. тонн горюче-смазочных материалов, а Черноморский флот — очередного транспорта. На отходе торпедоносцы были атакованы парой ЛаГГ-3 7-го иап, вызванной для усиления. При пикировании на самолет противника заместитель командира полка капитан Чернопащенко запоздал с выходом и врезался в воду, а его ведомый после этого не решился продолжать атаку. Еще три боя с торпедоносцами состоялись на трассе

Новороссийск — Камыш-Бурун 8, 11 и 14 апреля, но все окончилось безрезультатно.

Все это время транспортам, ходившим в Севастополь, удавалось избежать контактов с противником. Между 1 и 16 апреля в главную базу ЧФ прибыло шесть конвоев, каждый из которых состоял из одного судна и нескольких кораблей охранения. Они доставили в базу более 1700 человек маршевого пополнения, 35 орудий, около 1200 т боеприпасов, 4300 т продовольствия и почти 2000 т ГСМ. Немецкая воздушная разведка контролировала эти перевозки, но удобного случая нанести по ним удар все не представлялось. Наконец, утром 17 апреля в море был обнаружен караван, державший курс в сторону Кавказа. В его состав входил быстроходный транспорт «Сванетия» (4125 брт), который сопровождал эскадренный миноносец «Бдительный». Накануне вечером после разгрузки в Севастополе «Сванетия» приняла на борт 240 раненых, 419 солдат и 60 беженцев, которых теперь следовало доставить в Новороссийск. Весьма характерно, что рейс судна в Севастополь обеспечивали два эсминца и три сторожевых катера, но теперь «мавр сделал свое дело» и его охранение значительно сократилось. Несмотря на многочисленные призывы, само командование флота все еще не поняло, что нужно дорожить не только доставляемыми грузами, но и судами, особенно быстроходными. Вот как развивались следующие события.

17 апреля в 07.20 были обнаружены три немецких самолета-разведчика. Корабли открыли огонь и начали ходить переменными курсами. Самолеты, удалившись за пределы досягаемости артогня, продолжали летать вокруг. Вскоре два улетели, но оставшийся следовал за кормой «Сванетии» на высоте до 4000 м, временами скрываясь в облаках.

С момента появления самолетов на кораблях было усилено наблюдение. Солнце находилось на кормовых углах правого борта, что мешало наблюдателям, так как с этой стороны больше всего ожидали появления противника, поэтому «Сванетия» отвернула вправо.

Около 15 часов 12 бомбардировщиков (по немецким данным, суда атаковали семь Ju-88 из III/LG1) с разных румбов атаковали транспорт, сбросив на него 48 бомб. Атаки самолетов следовали одна за другой. От взрывов вокруг «Сванетии» поднимались огромные всплески, от которых судно накрывалось водой вместе с людьми, находившимися на мостике и открытых палубах. Благодаря умелому маневрированию по-

паданий удалось избежать, за исключением одного — бомба, сброшенная одним из самолетов, пробила дымовую трубу, шлюпочную палубу и вылетела за борт, не взорвавшись.

Во время налета бомбардировщиков эсминец «Бдительный» находился по правому борту «Сванетии» и после семафора с нее *«Лег и компасы не работают!»* занял место ведущего. Ожидавшиеся два самолета прикрытия так и не появились. Интенсивным огнем кораблей один самолет считался сбитым и один поврежденным. После налета команда немедленно приступила к ликвидации многочисленных мелких повреждений.

В 15.55 с запада показались девять низколетевших торпедоносцев. «Бдительный» пошел им навстречу, а «Сванетия» продолжала идти курсом на восток. Торпедоносцы разделились на три группы: одна из них заняла позицию для атаки с носовых курсовых углов правого борта теплохода, вторая — с левого борта, а третья маневрировала в готовности впереди по курсу.

Эсминец продолжал оставаться с левого борта. Несмотря на ожесточенный огонь с кораблей, во время которого один торпедоносец был сбит (не подтверждается), остальные сбросили торпеды с дистанции 1100 — 1300 м. Когда торпеды упали в воду, командир транспорта скомандовал: *«Право на борт!»*, в результате чего удалось уклониться от пяти снарядов, которые прошли в 5 м от правого борта. Тем не менее в 16.10 одновременно с обоих бортов в носовую часть «Сванетии» попали две торпеды. Взрывной волной людей с мостика выбросило на шлюпочную палубу. Транспорт получил дифферент на нос. Был дан приказ: *«Полный назад!»* — затем: *«Стоп машины!»*

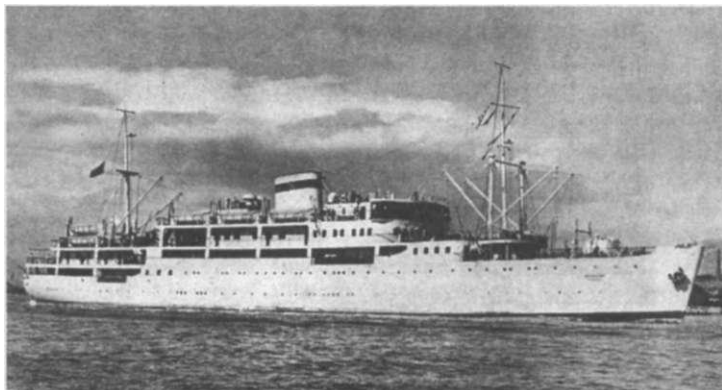
«Сванетия» начала крениться на левый борт, и когда крен достиг 40°, машинной команде было приказано покинуть помещение. После взрыва торпед среди пассажиров началась паника. Медицинский персонал самоотверженно выносил из уцелевших помещений раненых и спускал их в воду по левому борту, где вода доходила до палубы. Командиры отряда и транспорта прыгнули в воду при погружении судна, но не успели отплыть и двух метров, как «Сванетия» опрокинулась на левый борт, накрыв корпусом три шлюпки и часть плавающих людей.

В 16.30 транспорт скрылся под водой, продержавшись на плаву после попаданий всего 18 минут. После гибели судна торпедоносцы сделали по три захода над плавающими людьми, расстреливая их из пушек и пулеметов. В это время «Бдительный» скрылся из видимости, маневрируя и отбиваясь от атак торпедоносцев. Только через полтора часа после ухода самолетов «Бдительный» вернулся к месту трагедии и подоб-

рал 157 оставшихся в живых людей, 17 из которых вскоре скончались. Всего же из числа находившихся на транспорте погибли 753 человека.

Гибель «Сванетии» произвела большое впечатление на командование флота. 20 апреля Октябрьский получил шифровку от наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова с требованиями осуществлять перевозки в Севастополь только на быстроходных транспортах и боевых кораблях, включая подводные лодки, обеспечивая транспорты сильным охранением и прикрытием с воздуха. Каждый переход конвоев в Севастополь и обратно предписывалось осуществлять как самостоятельную операцию ЧФ. Одновременно нарком приказывал все перевозки через Керченский пролив осуществлять только на мелких судах, используя крупные для перевозки тяжеловесных грузов.

Если проанализировать это и предыдущие указания по организации снабжения Севастополя, то за внешней правильностью и кажущейся неизбежностью принимаемых решений проглядывает еще ряд моментов, с которыми нельзя согласиться, по крайней мере полностью. Во-первых, что, собственно, изменилось в обстановке по сравнению с мартом, когда перевозки в Севастополь осуществлялись на судах всех типов? Немцы стали чаще нападать? Нет, за 17 дней апреля это нападение на трассе Севастополь — Кавказ было первым. Да, немцы потопили один из быстроходных транспортов, которых к тому времени на Черном море оставалось не более



**Теплоход «Сванетия»,
потопленный немецкими торпедоносцами 17 апреля 1942 г.**

пяти («Абхазия», «Грузия», «Сванетия», «Анатолий Серов» и «Белосток»), но почему это произошло? Разве это было так уж неизбежно? Ведь если бы транспорт имел не один, а 4 — 5 кораблей и катеров охранения, прикрывавших его от атак со всех направлений, дистанции сброса торпед у самолетов противника выросли бы, и уклонение значительно облегчилось. Сравнительный анализ практики советской и немецкой обороны коммуникаций показывает, что в условиях усиления противодействия противника с воздуха немецкое командование стремилось создавать большие по размерам конвои (до 10 судов), сосредотачивая для их сопровождения эскортные корабли из соотношения 1,5 — 2,5 на одно охраняемое судно. Советское же, наоборот, снижало количество судов в конвое до одного, при том что количество эскортных кораблей могло колебаться в весьма широких пределах — от одного, как это было со «Сванетией», до семи. Несомненно, что семь кораблей охранения могли защитить даже конвой из двух-трех судов. Увеличение количества судов в караване выглядит вполне логичным хотя бы потому, что шансы на то, что вражеской авиации удастся потопить все три судна, выглядят гораздо скромнее, чем вероятность потопить одно. Тем не менее командование на создание таких конвоев не шло. Почему? Представляется, что для этого было несколько причин, а именно: низкая пропускная способность портов погрузки и выгрузки, боязнь того, что крупный конвой привлечет к себе внимание больших сил противника, которыми на самом деле немцы в то время не располагали, а главное — отсутствие необходимой теоретической разработки вопросов организации конвоев в довоенное время, неумение и нежелание заниматься решением всех возникавших при их организации вопросов уже во время войны.

В этом плане весьма показателен следующий момент, записи о котором были обнаружены в семейном архиве после смерти адмирала Н.Г. Кузнецова: *«Серьезные разногласия с командующим флотом у меня были весной 1942 г. Мне и начальнику Главного Морского штаба к тому времени становилось очевидным, что новые условия на морском театре — с оживленными морскими коммуникациями из кавказских портов в Севастополь и Керчь и необходимостью вести более активную работу с увеличившимся к тому времени флотом противника — настоятельно требовали нахождения Военсовета флота со своим флагманским командным пунктом там, откуда действует весь флот, т.е. на Кавказском побережье. К тому же*

Ставка и Генштаб настоятельно требовали более надежного обеспечения транспортов в море в условиях особой активизации авиации немцев.

На мой первый устный доклад и предложение о переносе КП флота Сталин определенного ответа не дал, а когда в апреле 1942 г. я повторил свой доклад и назвал даже кандидата на должность командующего СОРОм (генерала С. И. Кабанова), то, вылетая 23 апреля 1942 г. вместе с маршалом СМ. Буденным в Краснодар, я попутно получил указание переговорить по этому поводу с Ф. С. Октябрьским. Прибывший туда Октябрьский в присутствии СМ. Буденного попросил разрешения подумать, а дня через два дал отрицательный ответ. Я, конечно, не мог знать, как сложатся события дальше, но отрицательный ответ командующего, к тому же посланный прямо в адрес Верховного, заставил сохранить прежнюю организацию.

Я был удивлен, помня, как упрямо он настаивал на переносе своего ФКП на Кавказ, когда обстановка требовала пребывания Военсовета флота в Севастополе и непосредственного руководства обороной (имеются в виду события начала ноября 1941 г. — М.М.). Теперь же, когда ожидалось наступление из Севастополя на Симферополь, что лучше всего мог сделать сухопутный начальник, такой, как генерал И. Е. Петров, Ф.С. Октябрьский категорически и, я бы сказал, с обидой высказался за оставление его в Севастополе. Вскоре это отозвалось, когда в конце июня 1942 г. пришлось оставлять Севастополь, Военсовету вылететь на Кавказ». Иными словами, адмирал Октябрьский уже примеривал лавровый венок защитника Севастополя и освободителя Крыма, в то время как его присутствие требовалось в портах Кавказа. Там за него командовал начальник штаба, который, впрочем, был лишен Октябрьским права отдавать самостоятельные распоряжения. Каждое принимаемое им решение требовало подтверждения Октябрьского, и хотя последний всегда утверждал их, давать начальнику штаба самостоятельность он не собирался. На эти согласования уходила уйма времени, но командующий ЧФ не считал такое положение вещей недостатком.

При хорошем охранении шансы на прорыв в Севастополь имелись и у тихоходных судов, некоторое количество которых все еще оставалось в распоряжении командования ЧФ. Но оно отказывалось от их использования без борьбы. Вместо того чтобы охранять транспорты, боевые корабли Черноморского флота теперь сами становились перевозчиками грузов. По сравнению с пароходами и теплоходами их транспортные

возможности являлись весьма ограниченными. Например, лидер эсминцев или эсминец могли принимать до 500 — 700 т различных грузов, тогда как нормальный транспорт в 4 — 5 раз больше. Кстати, суда типа «Абхазия» тоже нормальными транспортными судами не являлись. Это были товарно-пассажирские теплоходы, предназначенные для перевозок пассажиров по Черному морю. По проекту суда имели около 780 пассажирских мест и могли принимать в трюмы только 1000 т генеральных и 100 т рефрижераторных грузов. Практически же из-за небольших размеров трюмов получалось еще меньше. Так, в своем последнем рейсе «Сванетия» доставила в Севастополь, не считая людей, только 191,5 т боеприпасов и 681,5 т продовольствия. Для сравнения сухогрузный пароход «Анатолий Серов» (3925 брт), который по тоннажу уступал «Сванетии», 13 апреля доставил в базу 306 т боеприпасов, 1202 т продовольствия и 180 т других грузов. Последующий анализ показал, что ежедневно в период интенсивных боев гарнизону Севастополя требовалось подавать не менее 600 — 700 т грузов, из них примерно 2/3 должны были составлять боеприпасы, а для постепенного создания каких-либо запасов эта норма должна была увеличиться как минимум до 1000 т. Близкими к этой цифре поставки были только в декабре, а в последующие месяцы их объем неуклонно снижался. Отдавало ли себе в этом отчет советское командование? Отчасти отдавало, но расценивало это как временные трудности, существующие до тех пор, пока Крымский фронт не снимет с главной базы осаду. Только этим можно оправдать тот факт, что следующий после «Сванетии» транспорт прибыл в Севастополь спустя десять дней — 26 апреля. Пароход «Анатолий Серов» доставил 3187 человек маршевого пополнения, но только 143 т боеприпасов, 1224 т продовольствия, 392 т фуража и 280 т угля. При совершении обратного рейса 28 — 29 апреля «Серов», охранявшийся эсминцем «Железняков», тремя тральщиками и двумя сторожевыми катерами, сумел отразить четыре налета вражеской авиации, в которых приняли участие в общей сложности 6 торпедоносцев и 11 бомбардировщиков. Все это еще раз подтвердило тот факт, что, отказавшись от использования тихоходных, но специально предназначенных для перевозки большого количества грузов судов, сведения их в крупные конвои, командование ЧФ совершило серьезную ошибку, непосредственно повлиявшую на выполнение плана поставок снабжения в Севастополь.

Здесь несколько слов хотелось бы сказать о попытках со-

ветского командования обеспечить воздушное прикрытие севастопольских конвоев. Еще с конца 1941 г. конвои при выходе из порта и входе прикрывались одномоторными истребителями, но последние по понятным причинам не летали над открытым морем на удалении более чем 20 — 30 миль от берега. Немцы, естественно, знали об этом и свои налеты организовывали за пределами зон ближней ПВО базы. С середины марта к сопровождению караванов привлекли бомбардировщики Пе-2. Они летали парами, реже одиночными машинами, на удалении до 105 миль от берега и могли барражировать над судами на высоте 400 — 800 м до 50 — 60 минут. При обнаружении вражеских торпедоносцев «пешкам» следовало лобовой атакой заставить их сойти с боевого курса и не допустить прицельного сбрасывания торпед. Следует отметить, что из всего стрелкового вооружения Пе-2 вперед по курсу мог стрелять только один пулемет ШКАС калибром 7,62 мм. Это намного уступало вооружению He-111Н-6, который располагал для стрельбы в передней полусфере несколькими пулеметами и 20-мм пушкой MG-FF. Для ликвидации преимущества противника часть ДБ-3ф, МБР-2 и Пе-2 севастопольской авиагруппы оборудовали четырьмя направляющими для стрельбы реактивными снарядами РС-82 или РОФС-132. До 21 марта Пе-2 севастопольской авиагруппы совершили семь вылетов для прикрытия конвоев, с 22 марта по 21 апреля — еще 18. Насколько известно, впервые «пешкам» пришлось вступить в бой 18 марта при защите танкеров «Серго» и «Передовик», которым удалось невредимыми достигнуть Севастополя. Очевидно, после этого случая штаб фон Вильдта сделал необходимые выводы и стал нацеливать свои бомбардировщики на конвои в тот момент, когда они находились еще дальше от берега. В начале апреля к обеспечению перехода судов привлекли и «пешки» главных сил 40-го бап, которые в этот период дислоцировались на Северном Кавказе в районе города Майкоп и станицы Белореченской. Они сделали еще 13 вылетов, ни один из которых не сопровождался встречей с противником. Это неудивительно, поскольку общая протяженность маршрутов из Туапсе и Новороссийска до Севастополя составляла 420 — 480 миль, так что имелась значительная брешь, где корабли никем не прикрывались. Случай со «Сванетией», которая была потоплена в 120 милях юго-западнее Туапсе и в 170 милях от аэродрома Майкопа, убедил командование, что к обеспечению конвоев необходимо привлечь самолеты с еще большим радиусом. Такой машиной

безальтернативно являлся ДБ-3ф (с марта 1942 г. самолет именовался Ил-4, но в документах ВВС ЧФ до конца 1942 г. машина продолжала именоваться по-старому), состоявший на вооружении 5-го гвардейского минно-торпедного полка. Они начали вылетать для прикрытия кораблей с конца апреля и до 22 мая успели совершить 26 самолето-вылетов (4 — с аэродромов Кавказа, остальные из Севастополя). Кроме них летали севастопольские Пе-2 (43 вылета) и СБ (4 вылета), а также летающие лодки МБР-2 (44 вылета с конца марта до 21 мая). Последние должны были осуществлять поиск подводных лодок противника, но, поскольку единственная находившаяся на театре субмарина стран «оси» — румынская «Дельфинул» — в атаки на конвои не выходила, гидросамолеты также несколько раз участвовали в боях с торпедоносцами. Кроме того, их присутствие вселяло уверенность в летчиков колесных самолетов в том, что в случае вынужденной посадки на воду они будут спасены, а не пополнят ряды пропавших без вести. Бои над транспортами имели место 29 апреля, когда Пе-2 совершили 14 самолето-вылетов для прикрытия перехода транспорта «Анатолий Серов», и 9 мая при обеспечении обратного перехода танкера «Москва». В тот день Пе-2 совершили семь вылетов, ДБ-3 — четыре, МБР — шесть, по два — СБ и ЯК-1. В 30-минутном воздушном бою с девятью торпедоносцами двум летающим лодкам (пилоты капитан Тарасенко, ст. лейтенант Чигиринский) удалось подбить одного противника, но от ответного огня «хейнкелей» пострадали два Пе-2 и один МБР. Хуже было исчезновение двух «яков» (летчики Черевко и Сидоров), которых к тому времени в Севастополе оставалось не так уж много. Возможно, пилоты потеряли ориентировку при длительном полете над морем, но более вероятным кажется сбитие их истребителями противника, которые в эти дни развили необычайную активность в связи с наступлением на керченском направлении.

Тем временем резко ухудшилась ситуация в кавказских портах, откуда осуществлялось снабжение Севастополя. В апреле немцы бомбили Туапсе — 9, 10, 11, 13 и 19-го числа. Еще большие испытания пришлось на долю Новороссийска. Его атаковывали 9 и 10 апреля, а с 18-го налеты стали практически ежедневными, иногда даже дважды в сутки — днем и в ночное время. В Новороссийске затонули транспорт «Калинин» (4156 брт) и два буксира. Кроме того, в результате всех вышеописанных налетов получили повреждения эсминцы «Способный», транспорты «Кубань», «Потемкин», «Курск»,

«Эльбрус» и «Димитров» (не путать с «Георгием Димитровым», потопленным в Севастополе еще в марте). Вне всякого сомнения, этот тур бомбардировок имел прямое отношение к готовившейся немцами операции по разгрому войск Крымского фронта — так они стремились прервать сообщение между Новороссийском и Керчью, для надежности выставив и в Керченском проливе и в Цемесской бухте донные мины. Несмотря на то что налеты немецкой авиации повторялись ежедневно как по шаблону и без истребительного прикрытия, противник встречал довольно слабое противодействие в воздухе. По состоянию на 22 апреля, то есть в разгар налетов, на аэродроме в Анапе находилось 45 истребителей (16/8 ЛаГГ-3, 17/11 МиГ-3, 8/6 И-16, 4/3 И-153), на аэродроме Лазаревское под Туапсе — 9 (1/0 ЛаГГ-3, 1/0 МиГ-3, 4/4 И-16, 3/3 И-153). При этом следует иметь в виду, что расстояние от Анапы до Новороссийска составляло 42 км, а сами базировавшиеся там истребители, помимо ПВО Новороссийска, привлекались также к прикрытию судов на переходе в Керченский пролив и сопровождению ударных самолетов, когда они действовали по заданиям Крымского фронта. Только зенитчики и перехватчики ПВО Новороссийска доложили о не менее чем 30 сбитых бомбардировщиках противника, но немецкое командование, естественно, не подтверждает таких больших потерь. Сбитой признается лишь одна машина из группы I/KG51 (действовала на театре с 3 апреля), и понятно, что такой уровень потерь не мог заставить немцев отказаться от повторения воздушных рейдов. Переломной точкой, по-видимому, стало 28 апреля, когда в рейд на порт отправилось несколько десятков «юнкерсов» из I/KG51 и III/LG1. Немецкий историк Янсен составил со слов командира экипажа группы III/LG1 обер-лейтенанта Рудольфа Пухингера (Puchinger) следующее описание этого рейда:

«Новороссийск стал первым тяжелым переживанием в России. Со своей группой Ju-88 они пролетели сотни километров и сделали целью своей атаки порт с причалами и скопление кораблей. На них набросились истребители и открыли сильный огонь. Кувыряясь и стреляя, они висели над районом цели. Справа и слева в пике завывали моторы. В зеркале визира быстро бежал горизонт, горы, город и порт, пока в нем не появился причал, покрытый толпами людей в коричневой форме, танками, висевшими на цепях кранов, и горами ящиков с боеприпасами. Бомбы упали. На выходе из пике Ju-88 круто пошел вверх. Впереди в кабине спину плотно

прижало к спинке сиденья. Радиста потянуло назад, и на секунду они оказались беззащитными, предоставленными истребителю, который подлетел сбоку и выпустил целую очередь по плоскостям и фюзеляжу. Осколки попали радисту в левую часть груди, и его голова поникла вперед. Со своего места в передней кабине сорвался штурман, схватил второй пулемет в турели, снял его с предохранителя и начал стрелять. Трасса танцевала. Новая атака истребителя. Экипаж пикирует, чтобы увеличить свою скорость. Стрелок вел огонь из гондолы, но затем с помощью индивидуального пакета он перевязал радиста, у которого вот-вот могло остановиться дыхание. Они были вынуждены искать аэродром с врачом и помощью. Вокруг кружили советские истребители. Двое атаковали спереди, но пролетели мимо. Давно уже экипаж отбился от группы и был предоставлен сам себе. Ему помогло уйти от Советов мастерское видение боя на виражах. Борьба длилась более часа. Потом они оторвались от преследования и приземлились». К тому времени радист обер-ефрейтор Вернер Хуке (Нике) уже скончался от ран. По результатам налета советские истребители записали на свой счет 11 сбитых «юнкерсов», зенитчики — восемь. На самом деле полностью потерянными оказались лишь две машины из I/KG51, причем одна из них с экипажем — в результате таранного удара МиГ-3 7-го иап, пилотировавшегося сержантом Севрюковым. Пять немецких и один советский авиатор погибли. Указом от 23 октября 1942 г. сержанту Л.И. Севрюкову посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Встретив такой «горячий прием», немцы на долгое время отказались от дневных налетов на Новороссийск, хотя в поражении 28 апреля больше их собственной вины, чем заслуг командования Новороссийского базового района ПВО. Дело в том, что, уверовав в собственную безнаказанность, германское командование посылало группы «юнкерсов» с 20-минутным интервалом, что позволяло перехватчикам, взлетевшим по сигналу тревоги от первой волны, атаковать вторую. Не испытывал иллюзий относительно истинных боевых успехов и обследовавший состояние ПВО Новороссийска в начале мая нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов. Он заметил, что основной причиной плохих действий являлся не недостаток сил, а отсутствие организации и выучки. Командовал базовым районом ПВО командир 62-го зенитно-артиллерийского полка, который не умел и не мог по состоянию средств связи управлять наведением истребительной авиации. Радиолокационная станция

рУС-2 в системе ПВО имелась, но не была освоена личным составом и не использовалась. Не производилось и задымление акватории порта при налетах, а корабли практически не меняли мест стоянок и не маскировались. Даже после того, как нарком посетил базу и дал указание об устранении недостатков, положение дел здесь изменилось незначительно. В отчете ПВО ЧФ за июнь 1942 г., в частности, указывалось: «Задача, поставленная истребительной авиации в системе ПВО ЧФ, — перехват и уничтожение самолетов противника на подступах к зоне огня зенитной артиллерии, еще не решена. При имевшем место 451 случае появления отдельных и парных самолетов над ВМБ ЧФ Кавказского побережья (не считая Потийской ВМБ и Севастополя), сбито только 9 самолетов. Выделенной истребительной авиации для прикрытия ВМБ ЧФ в своем количестве явно недостаточно. При вызове истребительной авиации с командных пунктов базовых районов ПВО наши истребители приходят, как правило, на значительно меньшей высоте, чем самолеты противника. В результате этого противник продолжает производить разведку Кавказского побережья (в июне в период штурма Севастополя немцы практически прекратили налеты на базы Кавказа, ограничиваясь только разведкой. — **М.М.**) безнаказанно».

Таблица 3.5

**ДЕЙСТВИЯ СОВЕТСКОЙ ПВО ПРИ ОБОРОНЕ ПОРТОВ КАВКАЗА
ВЕСНОЙ 1942 Г.**

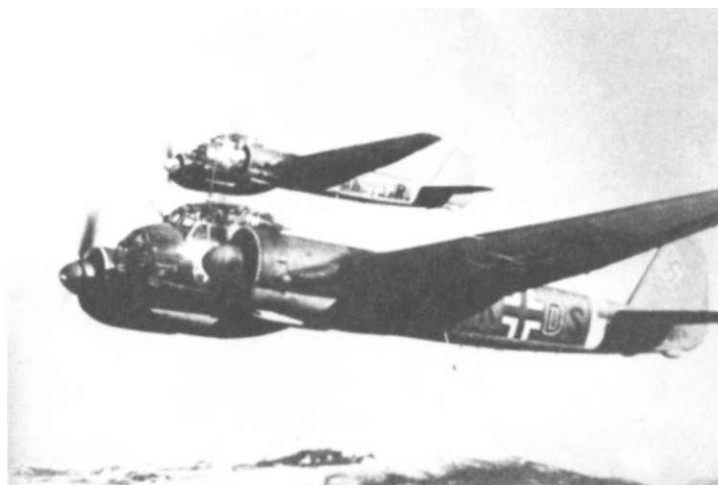
	1 - 21.3.1942	22.3-30.4.1942	1 - 31.5.1942
Керченская ВМБ (65-й зап ВМФ)			
число налетов	1	3	?
число самолето-пролетов немецких бомбардировщиков, поданным советской ПВО	6	8	480
число самолетов, сбитых ЗА, по сов. данным	-	1	13
Новороссийская ВМБ (62-й зап и 134-й озад ВМФ, 454-й зап РККА, 3 и 7-й иап ВВС ЧФ, 628-й иап ВВС РККА)			
число налетов	2	24 (в т.ч. 13 ночных)	19

	1 - 21.3.1942	22.3 30.4.1942	1 - 31.5.1942
число самолето-пролетов немецких бомбардировщиков, по данным советской ПВО	8	395-410	34
число самолетов, сбитых ЗА, по сов. данным	1	21	-
число самолетов, сбитых ИА, по сов. данным	-	11 (за 22.3-22.4)	15 (за 22.4-22.5)
Туапсинская ВМБ (73-й зап ВМФ и 143-й озад РККА, 32-й иап ВВС ЧФ)			
число налетов	-	7 (в т.ч. 2 ночных)	-
число самолето-пролетов немецких бомбардировщиков, по данным советской ПВО	-	52	-
число самолетов, сбитых ЗА, по сов. данным	-	6	-
число самолетов, сбитых ИА, по сов. данным		7 (за 22.3-22.4)	0(38 22.4-22.5)

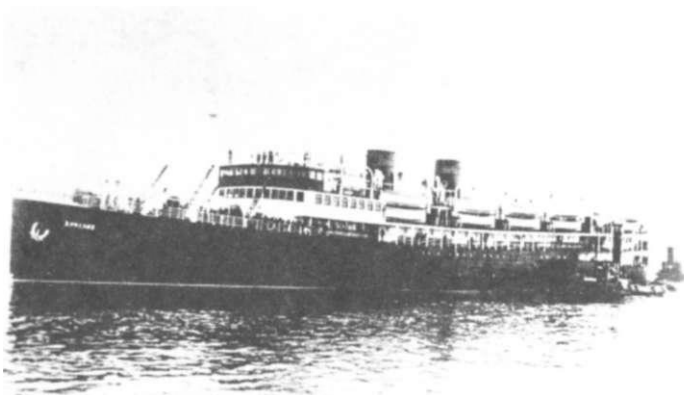
В конце апреля в преддверии наступления на Керчь (операция «Дроссельфанг») германское командование перебросило в Крым штаб VIII авиакорпуса генерала В. фон Рихтгофена, придав ему в подчинение большое количество свежих авиационных подразделений. В конце апреля здесь сосредоточились в полном составе эскадра KG55, торпедоносная группа II/KG26, прибыли группы пикирующих бомбардировщиков I и M/StG77, часть штурмовой группы M/SchG1. За ними в начале мая последовали группы I/KG76, I/SchG1, i/JG3, II и III/JG52,1/JG77. Корпус изготовился к поддержке решительного наступления на Керчь и блестяще справился с поставленной задачей в период с 8 по 19 мая. Там были задействованы все бомбардировочные группы, базировавшиеся в Крыму и на юге Украины, за исключением, пожалуй, только «Fliegerfuhrer Siid», в распоряжении которого осталась единственная группа II/KG26. Но даже ее самолеты, по советским данным, редко появлялись над морскими просторами. За две первые декады мая, пока шла подготовка и само наступление под Керчью, советской стороной зафиксировано лишь два морских боя с участием самолетов противника: уже описанный нами 9 мая и 18 мая, когда три торпедоносца промахнулись по транспорту «Грузия» перед входом в базу.



Самолет КОР-1 на колесном шасси. Несколько таких машин принимало участие в боевых действиях под Севастополем в составе 11-го шап ВВС ЧФ (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Пара «юнкерсов» из группы III/KG 51 в полете над крымскими горами, ноябрь 1941 г.



Санитарный транспорт «Армения», потопленный 7 ноября 1941 г. немецкими торпедоносцами южнее Ялты. Вместе с судном погибло около 5 тысяч людей - самая большая по числу человеческих жертв катастрофа в советском флоте в годы Второй мировой войны.



«Миг» к старту готов (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Летчики-истребители ВВС ЧФ, совершившие воздушные тараны в небе Севастополя *(слева направо)*:
С.Е. Карасев, Е.М. Рыжов и Н.И. Савва.



«Юнкере» эскадры KG 51 на аэродроме, декабрь 1941 г.



Командующий ВВС ЧФ генерал-майор авиации **Н.А. Остряков** и член Военного совета Черноморского флота **И.И. Азаров**.



Пилоты 40-го бомбардировочного полка обсуждают результаты боевого вылета.



Подвеска бомб под «хейнкель» эскадрильи 3/KG 27,
декабрь 1941 г.



Группа летчиков-ночников обсуждает подробности
выполненного задания (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Постановка боевой задачи в 40-м бап ВВС ЧФ, осень 1941 г.



МиГ-3 ВВС Черноморского флота
(фото из архива Г.Ф. Петрова).



He111H-6 эскадрильи 2/KG 27 в зимней окраске.



«Мы были на волоске от смерти!» - Летчик из эскадры KG 27 демонстрирует пробоину в фюзеляже своего «хейнкеля», полученную в результате попадания снаряда зенитной артиллерии над Севастополем, декабрь 1941 г.



Як-1 заходит на посадку, зима 1942 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова).



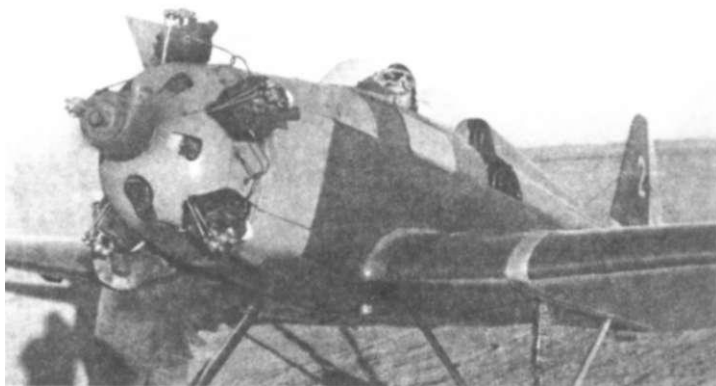
Летчики 3-й эскадрильи 6-го гв. иап знакомятся с новостями,
апрель 1942 г.



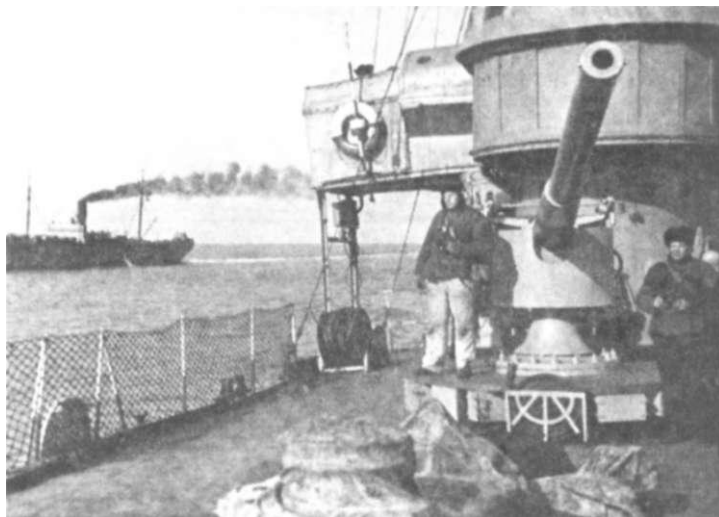
Летное поле немецкого аэродрома Саки,
снятое советским самолетом-разведчиком, 1942 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова).



Один из немногочисленных снимков истребителя Як-1
на аэродроме Херсонесский маяк, 1942 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова).



Ночной штурмовик УТ-16, лето 1942 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова).



Эсминец «Дзержинский» сопровождает транспорт
в Севастополь, весна 1942 г.



Летчик 62-й иабр ВВС ЧФ мл. лейтенант В.А. Лукин, 1942 г.



JU-88A-4 бомбардировочной группы III/LG 1
на аэродроме Евпатории, весна 1942 г.



Ил-4 2-го мтап ВВС ЧФ на кавказском аэродроме, весна 1942 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Эсминец «Свободный» в севастопольском порту.



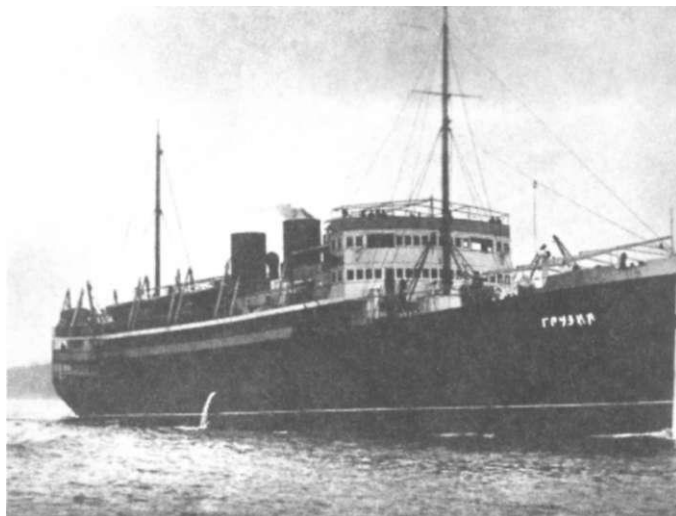
Герой Советского Союза ст. лейтенант
М.В. Авдеев провожает товарища
в боевой вылет, 1942 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова).



Севастопольская гавань,
снятая с большой высоты
немецким самолетом.



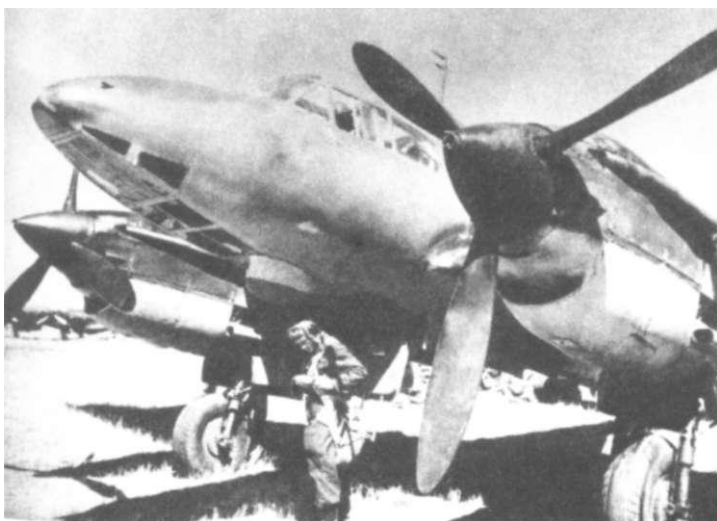
Летчики и техники 8-го гвардейского (бывшего 18-го) шап ВВС ЧФ. Полк был удостоен гвардейского звания 1 марта 1943 г. за участие в обороне Севастополя.



Теплоход «Грузия», потопленный немецкой авиацией на входе в Севастопольскую бухту 13 июня 1942 г.



Зенитные расчеты плавбатареи «Не тронь меня»
готовы к открытию зенитного огня.



Пе-2 ВВС ЧФ.



Лидер «Ташкент» неоднократно прорывался
в осажденный Севастополь.



Немецкое пехотное подразделение прочесывает
севастопольские развалины, июль 1942 г.

Советская сторона слабо использовала эту пассивность противника. Между 1 и 20 мая в главную базу ЧФ прибыло два транспорта, танкер, а также девять боевых кораблей, использовавшихся в качестве транспортов. Шесть из них являлись подводными лодками. Потерей при этом был лишь эскадренный миноносец «Дзержинский», который в тумане попал на собственное минное поле перед входом в фарватер и погиб со 120 бойцами маршевого пополнения. В мае в Севастополь прибыло столько же транспортных судов, сколько в апреле, — шесть, но из-за использования в большинстве случаев грузопассажирских судов вместо сухогрузов количество доставленных грузов сократилось на треть — 12 053 т в мае по сравнению с 18 157 т в апреле, хотя в два раза увеличилась доля доставляемых боеприпасов — 1159 и 2315 т соответственно. Боевые корабли не смогли компенсировать то, что было недопоставлено транспортами. В апреле они доставили 1083 тонны грузов, а в мае — 4139. В результате общий объем доставленного сократился на 18%.

А в Керченском проливе тем временем творился кромешный ад. После достижения успеха на фронте и начала эвакуации войск Крымского фронта бомбардировщики люфтваффе



**Красноармейцы Крымского фронта, попавшие в немецкий плен
в районе Керчи, май 1942 г.**

непрерывно меняющими друг друга большими группами наносили удары по мелким транспортам, сейнерам, сторожевым катерам и вообще любым плавсредствам, которые флот бросил для спасения армии. Между 16 и 20 мая в небе над Керченским проливом 3 и 7-й иап потеряли пять МиГ-3 и три И-16, которые при других обстоятельствах могли быть отправлены в Севастополь. Но еще больший ущерб был понесен не в материальном, а в моральном плане. С поражением Крымского фронта, на создание которого было затрачено четыре месяца, а разгром состоялся фактически в течение недели, пали все надежды увидеть в ближайшее время Крым советским. Вместо этого на повестку дня со всей очевидностью выходил очередной штурм Севастополя, к которому база не была готова ни в каком отношении. Потому легко понять реакцию Октябрьского, когда он узнал о том, что 14 мая Ставка разрешила провести эвакуацию войск Крымского фронта. «...Главком (имеется в виду командующий созданным 20 апреля Северо-Кавказским направлением маршал Советского Союза С.М. Буденный, которому были подчинены и Крымский фронт, и Черноморский флот. — **М.М.**) приказал приступить к эвакуации Красной Армии из Керчи, — докладывал в Ставку он. — Невозможно поверить, что есть такое решение. Такого решения быть не может. Прошу категорически запретить эвакуацию. Мы должны драться и во что бы то ни стало отстоять кусок территории вокруг Керчи и город Керчь. Эвакуировать нечем. Средства исключительно скудные. Во время эвакуации все или почти все противник уничтожит... Общая эвакуация Керченского полуострова смерти подобна. Прошу незамедлительно вмешаться». Но никакое вмешательство сверху уже не могло изменить неизбежного — 19 мая Керчь пала. Эвакуировать оттуда удалось до 130 тысяч военнослужащих, включая 42 324 раненых, в то время как 135 тысяч вошли в число безвозвратных потерь (Манштейн утверждает, что потери советской стороны только пленными составили около 170 тыс. человек, возможно, разница в счете произошла из-за того, что официальные данные советских потерь не включают личный состав ВМФ и различных военизированных ведомств — морского флота, милиции и т.д.). Чего же тогда можно было ожидать от Севастополя, гарнизон которого состоял менее чем из 120 тысяч защитников?

21 мая Октябрьский дал телеграмму в адрес маршала Буденного, в которой изложил свое виденье ситуации и те меры, которые позволили бы удержать город при неминуемом штурме:

«О необходимости удержания Севастополя решает вопрос своевременная немедленная помощь. Противник подтягивает силы из Керчи — нужна немедленная помощь:

1. Вооруженное пополнение 15 000 человек для доведения сухопутных соединений до нормы...

2. Стрелкового оружия 10 000 винтовок, 250 станковых пулеметов, 1500 ручных пулеметов.

3. Увеличить количество боезапаса до 6–8 бк, имеем 1 —2бк.

4. Дать самолеты: 50 — Як-1 и 10 — Пе-2.

5. Подать танки: 25 шт. «КВ» и 25 бронемашин и танкеток.

6. Подать две стрелковые бригады...»

Даже если бы все необходимое было бы выделено, при существовавших тогда темпах перевозок заявка Октябрьского могла быть выполнена не раньше чем через 1,5 — 2 месяца. Немцы, как известно, такого срока адмиралу не предоставили.

Вот в таком положении и оказались командование и войска СОРа, когда в 20-х числах мая немцы развернули авиационную и артиллерийскую подготовку к решающему штурму.

Глава 3

ФИНАЛЬНЫЙ ШТУРМ

В конце мая 1942 г. противоборствующие стороны приступили к решающей схватке за последний клочок советской земли в Крыму — Севастополь. После разгрома войск Крымского фронта армия Манштейна практически в открытую приступила к подготовке финального штурма. Единственное, чего пока не знала разведка СОРа, так это даты начала наземного наступления. Что же касается действий авиации, то интенсивные налеты на город и обороняющие его войска начались на следующий день после падения Керчи — 20 мая — и не прекращались до последнего дня организованной обороны.

Основополагающим документом немецкого стратегического планирования летней 1942 г. кампании на востоке являлась директива ОКВ № 41, более известная как план «Блау». Она была подписана Гитлером 5 апреля и предусматривала проведение стратегического наступления на южном крыле советско-германского фронта с целью выхода к реке Волга в районе Сталинграда и овладения Кавказом. Начало наступления планировалось 20 июня. В связи с этим удары 11-й армии по двум советским анклавам в Крыму планировались как независимые операции, которые тем не менее следовало завершить до начала действий по плану «Блау». Объяснялось это тем, что, хотя операции действительно были независимы от летнего наступления по составу привлекаемых сухопутных войск, по авиационной поддержке они были очень и очень зависимы. По немецким данным, к началу летнего наступления люфтваффе сосредоточило на Восточном фронте около 2750 самолетов, из которых 1500 находились в подчинении командования 4-м ВФ. Эти цифры включали и военно-транспортные, и ближние разведывательные самолеты. Если же не принимать их численность во внимание, то можно смело утверждать, что более половины сил воздушного флота — около

750 боевых самолетов (11 бомбардировочных, три пикировочных, две штурмовых и пять истребительных авиагрупп) — к началу мая находилось в подчинении VIII авиакорпуса генерал-полковника В. фон Рихтгофена. Благодаря хорошей погоде, решению основных вопросов тылового обеспечения, а главное — массированному и хорошо продуманному использованию сил авиакорпус обеспечил прорыв обороны советских войск на Парпачских позициях в ходе боев 8 — 12 мая. Однако затем произошло непредвиденное — 12 мая войска советского Юго-Западного фронта внезапно перешли в наступление под Харьковом и сразу же добились заметного успеха. Вечером того же



**Командир VIII авиакорпуса
люфтваффе генерал
В. фон Рихтгофен.**

дня от Рихтгофена потребовали передать IV авиакорпусу одну истребительную, одну пикировочную и две бомбардировочные группы, на следующий день — еще несколько бомбардировочных, две истребительные и две пикировочные. Генерал записал в своем дневнике: *«Это практически все! По приказу фюрера. Я доложил тем не менее, что успешное завершение под Керчью теперь под вопросом»*. К счастью для немцев, им удалось добиться успеха и под Керчью и под Харьковом. Эти события ясно показали, что люфтваффе уже не располагало, как год назад, достаточным составом сил, чтобы обеспечить действия своих наземных войск на всех направлениях, но пока все еще могло добиваться успехов благодаря умелым перегруппировкам и решительному массированию. Тем не менее, когда в конце мая встал вопрос о том, что необходимо вернуться к реализации директивы № 41, т.е. успеть до начала главного летнего наступления овладеть Севастополем, выяснилось, что VIII авиакорпус не обладает достаточной ударной мощью. После встречи 20 мая с Манштейном Рихтгофен за-

писал в свой дневник, что командующий **11**-й армией особо подчеркнул, что штурм «крепости» (немцы не называли Севастополь иначе, чем крепостью или крепостным районом) должен обеспечиваться не меньшим объемом воздушной поддержки, чем наступление под Керчью, где в первые дни самолеты VIII авиакорпуса совершали до **2000** самолето-вылетов за сутки. Рихтгофен и сам понимал справедливость этих требований. Спустя два дня он вылетел в Германию и добился личного приема у Гитлера, где изложил ему основные доводы в пользу немедленного усиления корпуса. Фюрер, которому Рихтгофен весьма импонировал, был согласен с генералом по всем пунктам, но сказал, что сможет передать необходимые силы не раньше окончания контрнаступления под Харьковом, т.е. в конце мая. В конечном итоге группировка люфтваффе в Крыму на последнем этапе боев выглядела следующим образом:

Таблица 3.6

**ГРУППИРОВКА ЛЮФТВАФФЕ В КРЫМУ
В КОНЦЕ МАЯ - НАЧАЛЕ ИЮЛЯ 1942 Г.**

Соединение	Подразделение	Аэродром	Период нахождения	Количество самолетов в подразделениях на 1.6.1942
VIII авиакорпус	I/KG51	Запорожье, Сарабуз	29.5 - 30.6.1942	35JU-88A-4
	II/KG51	Запорожье, Сарабуз	29.5 - 10.6.1942	38 JU -88A-4, C-6
	I/KG76	Сарабуз	31.5 — 3.7.1942	28JU -88A-4
	III/KG76	Сарабуз	31.5 - 28.6.1942; часть до 3.7.1942	41 JU -88A-4, C-6
	I/KG100	Саки	весь период	33 He-111H-6
	III/LG1	Евпатория	весь период	27JU -88A-4
	I/StG77	Сарабуз	31.5 - 9.7.1942	37JU-87B/P/D
	II/StG77	Сарабуз	31.5 - 26.6.1942	29JU-87B/R
	IIH/StG77	Сарабуз	31.5 - 9.7.1942	27JU -87B/R

	III/JG3	Сарабуз	31.5 — 24.6.1942	27 BM09F-4
	II/JG77	Багерово Сарабуз	19 - 24.5.1942 24.5 2.7.1942	36 BM09F-4
	III/JG77	Сарабуз Багерово	31.5 - 27.6.1942 27.6 — 19.7.1942	37BM09F-4
	3(H)/11	Симферополь	весь период	10BM10C-5, D-4, E-3
	3(H)/13	Симферополь	весь период	14HS-126B-1
	Westa76	Николаев	весь период	11 JU -88A-4, D-1.D-5, 2He-111H-6
FlFu Sud	II/KG26	Саки	весь период	45 He-111H-6
	I/JG77	Константи- нов ка Сарабуз Багерово	15 - 26.5.1942 26.5 - 11.6.1942 11—28.6.1942	27 Bf-109F-4
	4(F)/122	Саки	весь период	13 JU -88D-1, D-5, 1 He-111H-6
	4(H)/31	Керчь	весь период	11 FW -189A-1, A-3
Итого				246 БА, 93 ПБА, 27 ИА, 62РА = 528 боевых самолетов

В Крым вернулись далеко не все части, принимавшие участие в наступлении на Керченском полуострове, но созданная к началу июня группировка все равно смотрелась весьма внушительно. Отрицательной стороной многочисленных аэродромных маневров вдоль линии фронта являлось то, что многие авиачасти не вылезали из ожесточенных боев более месяца. Надо воздать немцам должное — летали они гораздо чаще своих русских оппонентов. В дни наступлений на Керчь, под Харьковом, а затем и Севастополем бомбардировщики люфтваффе совершали по 3 — 4 вылета в день, истребители — до 7. Это вело к чрезмерному напряжению летного состава, что выражалось в росте аварийности и снижении боевых характе-

ристик. Командир эскадры JG77 капитан Г. Голлоб записал в своем дневнике: *«Ситуация с пилотами выглядит плохо, отчасти вследствие потерь в воздушных боях и ранений, отчасти потому, что некоторые пилоты 1-й линии должны быть заменены»*. В записи, сделанной накануне штурма Севастополя, он добавил: *«Далеко не все в состоянии переносить громадное физическое и моральное напряжение. Самый разумный и самый гуманистический шаг, чтобы выйти из положения, это освободить пилотов, которые потеряли свою настойчивость, от службы в 1-й линии до того, как они испортят остальных пилотов или погибнут»*. Можно быть уверенным, что этот ревностный служака, имевший на счету более 100 сбитых самолетов и награжденный Рыцарским крестом с дубовыми листьями, не стал бы писать подобное без существенной на то необходимости.

Севастопольская, или, как она теперь называлась, 3-я особая авиагруппа, практически по всем статьям уступала воздушной группировке немцев. У советского командования практически отсутствовали силы для того, чтобы принципиально усилить ее, да и вместимость севастопольских аэродромов не превышала 100 машин. В ходе последовавших боев в Севастополь неоднократно перебрасывались небольшие подкрепления, но даже с их учетом количество советских самолетов, принявших участие в финальном сражении, более



Як-1 3-й ОАГ на взлете (фото из архива В.Н. Савилова).

чем в 2,5 раза уступало немцам. Если же учесть и качественный фактор, то превосходство люфтваффе было близким к подавляющему. Наличие у советской стороны нескольких сотен самолетов на Кавказе не могло принципиально изменить создавшегося положения. Из-за ограниченной дальности полета советских истребителей до Севастополя могли дотягивать только бомбардировщики и разведчики — естественно, исключительно в ночное время.

Таблица 3.7

ЧИСЛЕННОСТЬ САМОЛЕТОВ В 3-Й ОАГ В ПЕРИОД ТРЕТЬЕГО ШТУРМА СЕВАСТОПОЛЯ

Тип самолета	на 22.5.1942	на 10.6.1942	на 23.6.1942
Як	14/12	23/12	10/1
МиГ	5/0	1/0	—
ЛаГГ	—	5/3	2/2
И-16	7/7	6/3	12/4
И-153	11/9	9/4	7/4
И-15	6/3	4/2	5/3
Ил-2	12/6	16/9	12/3
ДБ	7/7	5/2	1/1
Пе-2	7/4	4/2	—
СБ	2/2	1/1	2/1
МБР	13/7	8/6	1/0
УТ-16	8/8	6/5	4/3
У-26	—	11/9	10/6
Итого	16БА, 8НБА, 12ША.43ИА, 13РА = 92 боевых само- лета	10БА, 17НБА, 16 ША, 48 ИА, 8 РА = 99 бое- вых самолетов	3БА, 14НБА, 12 ША, 36 ИА, 1 РА = 66 боевых самолетов

Примечание: В авиамастерских на 22.5.1942 — 4 И-16, 3 И-153, 2 И-15, 2 МБР.

Таблица не учитывает самолеты 247-го иап ВВС РККА, перелетевшего в Севастополь 30.5.1942. На 10.6 часть имела 6 Як-1, впоследствии влита в состав 45-й иап.

Командующий 11-й армией генерал-полковник Э. фон Манштейн поставил на период штурма перед авиакорпусом следующие задачи:

1. Обеспечить прикрытие с воздуха германских войск и предотвратить поддержку советских войск их авиацией.

2. Повторяющимися дневными и ночными налетами на «крепость» Севастополь сломить моральный дух ее защитников.

3. Поддержать непосредственно с воздуха наступающие немецкие войска в первую очередь 54-го армейского корпуса, наносившего главный удар из района Бельбек — станция Мекензеевые горы в направлении Северной бухты, во вторую очередь 30-го корпуса, наступавшего вдоль ялтинского шоссе и 6-го румынского корпуса.

4. Нейтрализовать бомбардировками с воздуха советскую артиллерию, расположенную в глубине обороны, в том числе в укреплениях, а также корректировать огонь немецкой артиллерии, ведущей контрбатареиную борьбу.

5. Прервать ударами с воздуха советские морские коммуникации и сделать невозможным доставку подкреплений.

Последняя задача в значительной мере ложилась на штаб «Fliegerfuhrer Sud», которым по-прежнему командовал полковник В. фон Вильдт. В подчинении штаба находилась только одна торпедоносная группа II/KG26, которая при отсутствии морских целей использовалась над Севастополем в качестве носителей тяжелых авиабомб: бронебойных PC1400 и PC1800, фугасных SC1800, SC2000, SC2500 и осколочных SD1700. В свою очередь, при появлении в море советских кораблей бомбардировщики VIII авиакорпуса также привлекались к атакам на них. Находившиеся в подчинении «Fliegerfuhrer Sud» истребительная группа I/JG77 и разведэскадрилья 4(H)/31 действовали с расположенного недалеко от Керчи аэродрома Багерова, откуда перехватывали советские самолеты, летевшие в Крым со стороны Кавказа, а также занимались разведкой кавказских портов.

Ясно, что успешное выполнение всех этих задач находилось в прямой зависимости от обладания господством в воздухе над Севастополем. В 1-й главе мы показали, что, даже имея ощутимое превосходство над авиагруппой СОРа зимой и весной 1942 г., пилоты люфтваффе старались избегать полетов над главной базой, а когда им все-таки приходилось делать это, действовали по принципу «кусай и беги». Воздушное противоборство во второй половине апреля ясно показало, что из-за интенсивного противодействия советских перехват-

чиков немецкие бомбардировщики не могут эффективно действовать без непосредственного прикрытия истребителями. Однако наличием количеством истребителей было невозможно обеспечить все бомбардировщики, которых в VIII авиакорпусе было почти в три раза больше. Кроме того, организация взаимодействия в каждом отдельно взятом вылете отнимала бы много времени и сил и наверняка привела бы к снижению общего числа налетов. Это, в свою очередь, ставило под сомнение выполнение всех поставленных задач.

Поэтому кажется естественным, что, пока сухопутные войска осуществляли перегруппировку из района Керчи, подчиненные Рихтгофена развернули активную борьбу за обладание севастопольским небом. Впоследствии в отчете 3-й ОАГ по этому поводу писалось:

«Тактика немцев в период подготовки и проведения наступления в общих чертах сводилась к следующему:

1. В период подготовки к наступлению, т.е. в последних числах мая, противник производил налеты на главную базу, город и аэродромы, не трогая линии фронта, мелкими группами 1, 2, 3 самолета, имея задачу изматывания нашей истребительной авиации, зенитной артиллерии и нарушения работы нашего тыла и деморализации защитников города.

Имея в этот период около 100 бомбардировщиков и до 30 истребителей, немцы имели возможность поддерживать нужное напряжение в течение всего дня. Для противодействия такой тактике наших истребителей было недостаточно, и значительная часть самолетов противника уходила безнаказанно, хотя именно этот период характерен наибольшим количеством сбитых самолетов противника. Истребители немцев в этот период уже начинали переходить к тактике блокады наших аэродромов с воздуха».

Пока немецкие истребители пытались ослабить 3-ю авиагруппу в воздушных боях, бомбардировщики люфтваффе решали другую важную задачу. В одном из своих приказов по корпусу Рихтгофен писал: *«Без предоставления паузы для психического восстановления (защитников Севастополя. — М.М.) их мораль должна падать на каждом этапе [воздушно-го] наступления, в то время как они будут нести чрезвычайно тяжелые потери».* Так оправдывалась целесообразность варварских бомбардировок города, который видом пожаров и развалин должен был угнетающе воздействовать на своих защитников.

ПЕРВЫЙ ЭТАП БОЕВ (20 МАЯ – 1 ИЮНЯ)

Первым днем воздушного наступления немцев стало 20 мая. Во второй половине суток их артиллерия произвела короткий, но мощный огневой налет по позициям Приморской армии на северном участке фронта и аэродрому Херсонесский маяк. Одновременно с этим к базе попытались прорваться десять Ju-88 и одиннадцать He-111 в сопровождении шести Vf-109. Ударная группа была обнаружена советской ПВО заблаговременно, и потому в небе над Севастополем немцев ожидал «горячий» прием. Лейтенанты Гриб и Протасов на «яках» сбили один «мессершмитт» (не подтверждается), лейтенанты Доросян (на «чайке») и Коптапуло (на И-15бис) — по «юнкерсу». Ответным огнем был сбит Як-1, пилот которого лейтенант Беспалов погиб. Еще обидней была гибель от огня своей же зенитной артиллерии ст. лейтенанта Ципапыгина (И-153), прославившегося уничтожением двух немецких бомбардировщиков в декабрьских боях. Тем не менее перехватчикам удалось сорвать прицельное бомбометание по портовым сооружениям. Разрядившись по городу, немцы разрушили семь домов, убили 5 и ранили 14 человек гражданского населения. В порту пострадал только 40-тонный плавучий кран.

На следующий день германское командование несколько изменило свою тактику. Вместо массированного налета в течение полутора часов над городом звеньями прошли шесть Ju-88 и 13 He-111. Снова пострадали примыкающие к причалам кварталы, где были разрушены 12 домов, погибли 14 человек. В боях с воздушными пиратами приняли участие в общей сложности семь Як-1, четыре И-153 и по паре МиГ-3 и И-15бис. Капитан Спилов на И-153 добился своей шестой воздушной победы, сбив He-111, капитан Рыжов и ст. лейтенант Калинин уничтожили «юнкере». Кроме того, лейтенант Григорьев и мл. лейтенант Казаров доложили о победах над Ju-88 и Vf-109, но в отличие от предыдущих донесений они не подтверждались постами наземного наблюдения и были исключены из ежедневной оперативной сводки. Увы, и на этот раз не обошлось без потерь. Ответным огнем бомбардировщиков оказался сбит один «як» (лейтенант Нагорный выпрыгнул с парашютом) и подбит другой (мл. лейтенант Сафонов посадил его на аэродроме, несмотря на серьезное ранение).

Таблица 3.8

**АКТИВНОСТЬ НЕМЕЦКОЙ АВИАЦИИ НАД СЕВАСТОПОЛЕМ
В ПЕРИОД С 20 МАЯ ПО 1 ИЮНЯ 1942 Г.
(ЧИСЛО САМОЛЕТО-ПРОЛЕТОВ САМОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ)**

День	Линия фронта	Тыловые объекты (город, порт, аэродромы, укрепления в глубине обороны)	Всего	Сбито сов. ПВО (ИА+ЗА), по сов. данным
20.5	7	27	34	2,5+0,5
21.5	—	26	26	4+0
22.5	—	19	19	3+1
23.5	—	21	21	2+0
24.5	—	22	22	3+0
25.5	—	35	35	3+0
26.5	8	39	47	3+0
27.5	26	20	46	1+0
28.5	—	67	67	1+2
29.5	—	61	61	—
30.5	—	51	51	—
31.5	—	108	108	3+0
1.6	—	138	138	—
Итого	41	634	675	25,5+3,5=29

Примерно так же немецкая авиация действовала и 22 мая, подвергнув город налетам с больших высот утром и вечером. И снова состоялся бой с потерями с обеих сторон. Уже известные нам Гриб и Протасов в паре сбили «юнкере», такого же успеха добился капитан Аксенов. Кроме того, не подтвержденной наземными постами победы над He-111 добились капитаны Лучков и Конченко, летавшие на И-153. Советские потери составили два «яка»: лейтенант Глузунов погиб, а Протасов сумел воспользоваться парашютом. Если не считать новых разрушений в городских кварталах, бомбардировка никаких значимых результатов не принесла, что еще раз подтверждает вывод о том, что немцы главной целью этих налетов считали изматывание ПВО и моральный террор населения и войск.

23 мая самолеты люфтваффе осуществили уже три налета, в том числе один крупный в 16.46 — 16.52 силами 10 — 12 He-111 и пары Vf-109. Только в этом случае советской стороне удалось перехватить нападавших, да и то уже после того, как противник сбросил бомбы. Паре Лучков — лейтенант Григорьев удалось сбить «хейнкель», а Гриб — Алексеев — «мессершмитт», причем без собственных потерь. В эти и на следующие сутки для пополнения 3-й ОАГ с «большой земли» прибыла еще одна эскадрилья 9-го иап в составе восьми Як-1, а также два И-153.

На следующий день советская сторона отметила появление в арсенале противника нового средства — истребителей-бомбардировщиков Vf-109. И действительно, часть пилотов группы II/JG77, имевших неплохую практику бомбометания по британским кораблям в ходе боев за остров Крит, возобновили полеты в этом качестве, неся под фюзеляжем четыре 50-кг бомбы. «Мессершмитты» летали на бреющем полете, избегая, таким образом, заблаговременного обнаружения постами ВНОС и огня среднекалиберной зенитной артиллерии, которая составляла основу ПВО СОРа. 24-го они добились заметного успеха, поразив бомбой разгружавшийся в порту транспорт «Анатолий Серов» (3685 брт). Первый и второй трюмы теплохода оказались затоплены, его нос сел на грунт. К счастью, советским морякам удалось откачать воду из носовой части раньше, чем самолеты люфтваффе успели добить поврежденное судно. Тем не менее в дальнейшем в перевозках в Севастополь оно уже участия не принимало. Тем временем немецкие горизонтальные бомбардировщики продолжали играть роль приманки, отвлекая на себя все усилия перехватчиков. Последние доложили о том, что ими в течение дня без потерь сбиты «юнкере» (капитан Лучков, ст. лейтенант Мезикин), «хейнкель» (Мезикин и ст. лейтенант Калинин), а в групповом бою — один «мессершмитт».

Немцы не признают всех этих потерь, но известно, что их индивидуальные данные о потерянных самолетах расходятся с общим числом боевых потерь, указанным в отчете VIII авиакорпуса о боях за Севастополь. Неполнота этих данных тем более бросается в глаза, если принять во внимание очень тщательную проверку всех советских заявок на воздушные победы по донесениям наземных постов. Многие из них подтвердились фюзеляжами сбитых самолетов, которые упали на территории СОРа. Не случайно именно в эти дни находив-

шаяся на Керченском полуострове истребительная группа I/JG77 получила приказ временно перебазироваться в Сарабуз. Рихтгофен требовал более активных действий против 3-й ОАГ, поскольку ее перехватчики продолжали оказывать сопротивление без всяких намеков на снижение активности.

25 мая в Севастополе четыре раза объявляли воздушную тревогу и произошло как минимум два групповых воздушных боя. Общий счет их был таков: два сбитых Ju-88 (лейтенант Щербинский и пара лейтенант Феоктистов — сержант Вологодков), один Vf 109 (ст. лейтенант Калинин и лейтенант Гриб) и два подбитых Vf-109 (Гриб — Алексеев; немцы признают один «мессершмитт» из II/JG77, поврежденный над Севастополем на 20%). Ответным огнем был сбит Як-1 лейтенанта Потапчука из 9-го иап (спасся на парашюте) и подбита «чайка» лейтенанта Григорьева (легко ранен). Пилоты из III/LG1 считали, что ими нанесены серьезные повреждения портовым сооружениям и судоремонтным цехам, но на самом деле их бомбы разрушили еще 14 жилых домов.

Встретив активное противодействие в воздухе, немецкое командование решило начать утро 26 мая с массированного



**Асы севастопольского неба М.В. Авдеев, К.С. Алексеев и М.И. Гриб.
Все впоследствии удостоены звания Героя Советского Союза
(фото из архива В.Н. Савилова).**

налета на аэродром Херсонесский маяк. В цифровом выражении его результаты выглядели так: 23 «юнкерса» и «хейнкеля» в сопровождении 12 «мессершмиттов» сбросили на летное поле 230 бомб, из которых в пределах аэродрома взорвалось лишь 30. Прямым попаданием был уничтожен «як» вместе с находившимся рядом с ним в готовности лейтенантом Щербинским, от осколков пострадали три ДБ-3, один Пе-2 и один МиГ-3. Малочисленный советский воздушный патруль, хотя и не сумел предотвратить бомбардировку, доложил о сбитии двух «мессершмиттов» (ст. лейтенанты Калинин и Плешков на «яках») и повреждении «юнкерса» (ст. лейтенант Хряев на И-16). Немцам удалось подбить лишь один И-15бис (мл. лейтенант Васильев), который разбился при приземлении.

27 мая стал первым днем, когда в небе над Севастополем действовали уже две немецкие истребительные группы в полном составе. Это сразу дало заметный результат. Пилоты I и II/JG77 доложили о семи воздушных победах, которые на практике обернулись двумя сбитыми (летчик Куповых погиб, Плешков выпрыгнул с парашютом) и двумя подбитыми «яками». Из советских пилотов об успехе доложил только ст. лейтенант Калинин, которому засчитали сбитый Vf-109. Впервые немецкие бомбардировщики (над городом, по неполным данным, прошли 28 «юнкерсов» и «хейнкелей») не встретили в воздухе сколько-нибудь значимого противодействия. Дневная бомбардировка разрушила пять домов, а вечером двумя случайными близкими разрывами была серьезно повреждена стоявшая в порту подводная лодка «А-2».

Основные же события во второй половине дня разыгрались над морем. На подходе к Севастополю находился отряд боевых кораблей во главе с крейсером «Ворошилов» и конвой транспорта «Грузия». Оба соединения подверглись неоднократным нападениям небольших групп бомбардировщиков и торпедоносцев. О том, насколько настойчиво немецкая авиация атаковала корабли, можно понять из следующей хроники событий.

К 19 часам немецкие самолеты-разведчики обнаружили отряд, куда входил крейсер, и уже через 20 минут «Ворошилов» с большой высоты атаковали три бомбардировщика. Своевременно открытый зенитный огонь и маневр уклонения сделали атаку безрезультатной. В 20.16 новая тройка попыталась выйти в атаку со стороны заходящего солнца, но корабли повернули на контркурс и сбили расчеты летчиков. Бомбы

упали за кормой. В 20.43 семь торпедоносцев, разделившись на две группы, развернулись для атаки. Но и на этот раз умелый маневр командира крейсера свел усилия противника на нет — торпеды, сброшенные первой парой «хейнкелей», прошли мимо. Так же успешно были отражены вторая, а в 20.51 — третья атаки. При проходе херсонесской мерной линии, на подходе к боновому заграждению базы «Ворошилова» атаковал одиночный торпедоносец. К счастью, он промахнулся, и его торпеда взорвалась на берегу в районе Херсонесского музея. В 21.31 крейсер ошвартовался в Северной бухте. На нем в город была доставлена 9-я бригада морской пехоты (3017 человек), восемь 122-мм, восемь 76-мм полевых и 17 45-мм противотанковых орудий, 16 минометов и 60 т боеприпасов.

Тем временем самолеты 3-й авиагруппы сосредоточили свои усилия на прикрытии более уязвимого конвоя транспорта «Грузия». С этой целью во второй половине дня пять раз вылетали ДБ-3, шесть МБР-2 и два — СБ. Сначала пара СБ, возглавляемая командиром эскадрильи майором Тишулиным, вступила в бой с четверкой «хейнкелей» и смогла подбить одного из них. Другой был подбит ДБ капитана Разумова, когда тот возвращался на аэродром после окончания барражирования над караваном. Но самый интересный воздушный бой провела на обратном пути пара МБР. Вот как вспоминал его ставший очевидцем заместитель командира 3-й ОАГ Герой Советского Союза (к концу войны дважды Герой) полковник В.И. Раков:

«Капитан Князев, возвращаясь с морской разведки на самолете МБР-2, уже подходил к Херсонесу, обогнув который мог сравнительно спокойно сесть в бухту. Еще немного — и очередной полет для него был бы закончен.

— На МБР-два напали истребители, — сообщили в это время на аэродром.

Я вскочил в кузов машины и, еще не выехав с аэродрома, увидел, что над морем идет воздушный бой. Четыре немецких истребителя, кружась, по очереди пикировали на самолет Князева.

А Князев перекидывал свою машину из крена в крен. Маневрируя над самой водой, он все время старался выйти на пересекающийся с атакующим истребителем курс: большое угловое перемещение затрудняло противнику стрельбу. Летчик избрал правильную тактику. Когда воздушный бой происходил на высоте, вражеские истребители завершали атаку, почти поравнявшись с целью. Поразив ее с короткой дистан-

ции, они уходили вниз, чтобы, разогнав самолет, вновь устремиться наверх. Здесь же нырять под цель было некуда. Князев шел над самой пучиной Черного моря, и, опасаясь ее объятий, немецкие истребители проходили не снизу, а над крыльями нашего самолета. Тем самым они подставляли его пулеметам свои лягушачьи животы.

В первых же атаках был сбит один из истребителей. Не успев задымить, он влетел в волны с огромной скоростью, как футбольный мяч в сетку ворот с пенальти. Видимо, был поражен не только самолет, но и сам летчик. Это охладило пыл других, и они стали выходить из атак почти за пятьсот метров от Князева, то есть не сблизившись на дистанцию самого эффективного огня... А Князев уже подбил второй самолет. Мы сразу заметили, что «мессершмитт» поврежден. Выйдя из пикирования, он не стал снова взмывать ввысь, а пошел с заметным снижением к берегу: тянул за линию фронта. Шлейфа за ним мы не увидели, «мессершмитт» не горел, но мотор был, очевидно, выведен из строя. Самолет шел так, как снижаются планируя.

До своих «мессершмитт» не дотянул, не дотянул он и до нашего берега. Да туда он, вероятно, и не стремился, ибо благополучно посадить подбитый истребитель на скалистом берегу все равно невозможно.

Немецкий самолет сел в море, но летчик почему-то не пытался удержаться на воде, используя спасательный пояс, которым снабжались все летчики при полетах над морем, не ждал, чтобы выручили свои, которые были недалеко. Он сразу поплыл к берегу, где попал в окружение женщин. Они рыли за передовой окопы и бросились на врага с лопатами.

Летчик выхватил пистолет, но выстрелить не осмелился. За женщинами, бежавшими к нему, он увидел двоих солдат. Они направили на него свои автоматы. Летчик бросил к их ногам пистолет и поднял руки...

Фашист был совершенно потрясен случившимся. За последние пять-десять минут он трижды избежал смерти: от огня атакуемого им самолета, от зенитной артиллерии и... от лопат женщин. Даже через несколько часов, когда его привели к нам в штаб на допрос, он весь дергался.

Потребовались сутки и вмешательство врача, чтобы он перестал трястись. Но возвращенное спокойствие сразу превратилось в наглость. С первых же слов он заявил, что через неделю, не больше, мы будем стоять перед ним также, как он сейчас стоит перед нами.

Кстати, он не стоял, а сидел...

Этот гитлеровский лейтенантик даже заявил, что гарантирует нам через неделю жизнь, если мы его не расстреляем».

Несмотря на некоторые неточности, данный случай действительно имел место. В реальности был сбит только один истребитель из эскадрильи 5/JG77, а его пилот унтер-офицер Эрнст Тома (2 воздушные победы) попал в плен. Немецкая сторона утверждает, что после взятия Севастополя его тело было найдено — он был расстрелян...

Не менее ожесточенным налетам подвергся отряд «Ворошилова» (крейсер прикрывали эсминцы «Свободный» и «Сообразительный») на обратном пути днем 28 мая. В 07.00 его атаковала пара Ju-88, затем в 11.45 — восемь «хейнкелей» и еще одна пара «юнкерсов». Корабль вел по атакующим самолетам настолько ожесточенный огонь, что у одного из 100-мм зенитных орудий оторвался ствол. Ему снова удалось уйти безнаказанным, что вызвало у Рихтгофена вспышку ярости. Он подверг командование оперативно подчиненного ему «Fliegerfuhrer Sud» жесткой критике — по немецким данным, за два дня пилоты подчиненной ему группы II/KG26 выпустили по крейсеру 29 торпед и не добились ни одного попадания!

Вернемся к событиям 28-го в небе Севастополя. В ночь на эти сутки немецкие бомбардировщики предприняли первый массированный ночной налет на город. В нем, по данным ПВО, участвовало 25 машин, сбросивших на город не менее 70 тяжелых авиабомб. Тем не менее нанесенный ущерб оказался незначительным — всего восемь разрушенных жилых домов при отсутствии пострадавших военных объектов. В дневное время пилоты люфтваффе придерживались старой тактики — непрекращающиеся налеты отдельных звеньев с больших высот. Взлетавшие советские перехватчики немедленно попадали под удар «мессершмиттов», которые с этого дня установили непрерывный воздушный патруль над базой силами от двух до шести машин. К счастью, зенитная артиллерия заставляла их держаться на большой высоте, откуда они не могли мешать взлету и посадке наших самолетов. В 11.58 два Vf-109, очевидно, осуществлявших бомбовый удар с высоты бреющего полета, случайно оказались в радиусе огня плавучей батареи «Не тронь меня», которая сразу же их сбила. Ст. лейтенант Авдеев добавил к этому еще один уничтоженный «мессершмитт», но немцы этого не подтверждают. В свою очередь, советская сторона отрицает пять воздушных побед, одержанных в тот день пилотами JG77. Реально ими была

сбита только «чайка» лейтенанта Григорьева, который воспользовался парашютом.

События следующего дня — 29 мая — не могли не оставить впечатления, что 3-я ОАГ порядком измотана боями и уже не может оказать столь интенсивного противодействия, как раньше. Немецкая авиация сбросила на город 120 бомб, разрушив девять домов. В порту в результате атаки «мессершмитта» пострадала подводная лодка «М-117». После этого находившийся в Севастополе 8-й дивизион подводных лодок перешел в бухту Камышевая близ мыса Херсонес, но поскольку продолжал подвергаться внезапным ударам авиации и там, 2 июня последовал приказ о его перебазировании на Кавказ. Это оказалось серьезным успехом для стран «оси» — в течение мая лодки дивизиона, действуя между Сулиной и Одессой, потопили румынский пароход, теперь же им предстояло действовать с кавказских баз, что удлиняло время перехода и серьезно сокращало период нахождения на позиции. С этого момента все появившиеся в Севастополе подлодки имели лишь задачу снабжения осажденного гарнизона. На перехват немецких бомбардировщиков в течение суток вылетало всего 13 истребителей, десяти из которых пришлось вступить в бой. По донесению, он оказался безрезультатным для обеих сторон, но из немецких материалов известно, что один из «юнкерсов» группы III/LG1 получил 35% повреждения в воздушном бою, а другой разбился на 100% при посадке в Евпатории якобы из-за отказа двигателей.

Еще менее удачно сложилось для советской стороны обеспечение обратного перехода транспорта «Грузия», для чего было совершено 14 самолето-вылетов. Судно атаковали две группы бомбардировщиков, к счастью, безрезультатно, но в бою с одной из них пропал без вести МБР-2 капитана Кунейко. Пилот другого «амбарчика» сержант Жураник доложил о сбитии им одного He-111, но немцы этого не подтверждают. При возвращении с прикрытия кораблей уже у самого Севастополя МБР ст. лейтенанта Чигиринского был атакован группой «мессершмиттов» и при уклонении от атаки врезался в воду. Отважного летчика, который 9 мая полчаса вел воздушный бой с группой торпедоносцев во время обеспечения перехода танкера «Москва», смогли поднять из воды, но вскоре он скончался от полученных травм и ранений.

30 мая советские истребители сделали для прикрытия базы всего десять вылетов и ни разу не участвовали в воздушном бою. С учетом того факта, что в воздухе постоянно висел

немецкий воздушный патруль, это можно объяснить лишь одним способом — наши сами не искали встречи с численно и качественно превосходящим противником. Вместо этого большая группа истребителей — 15 машин разных типов — составила воздушный эскорт для пятерки Ил-2, которые совершили беспрецедентный по дерзости дневной налет на аэродром Саки. По докладам летчиков, им удалось уничтожить на земле семь и повредить шесть самолетов противника, вызвать шесть пожаров. Немцы не признают никаких потерь, но точно известно, что в этот день базировавшаяся на Саки группа И/КГ26 потеряла один самолет с экипажем, пропавшим без вести.

Советское командование не сидело сложа руки, наблюдая, как немцы истребляют 3-ю ОАГ. Днем 30 мая на аэродром Херсонесский маяк перелетели из Анапы семь Як-1 247-го иап 5-й воздушной армии, пара СБ и по одному ДБ-3 и Пе-2 от 5-го гвардейского и 40-го авиаполков. Это дало возможность с 31 мая вновь активно включиться в бои, тем более что в связи с прибытием первых авиагрупп из-под Харькова немецкая авиация примерно в два раза увеличила количество самолетов-пролетов над Севастополем. В течение дня бомбардировщики сбросили на город 740 авиабомб, которыми был разрушен 41 дом, убито 40 человек (из них только два военнослужащих) и 90 ранено. В последующие дни такие итоги являлись уже не исключением, а правилом. О силе вражеских бомбардировок писал военный корреспондент Евгений Петров, побывавший в городе накануне третьего штурма: если *«87 лет назад каждый месяц обороны (имелась в виду оборона Севастополя в 1854 — 1855 гг. — М.М.) был приравнен к году, то теперь к году должен быть приравнен каждый день. Сила и густота огня, который обрушивается на Севастополь неприятель, превосходит все, что знала до сих пор военная история... Города почти нет. Нет больше Севастополя с его акациями и каштанами, чистенькими тенистыми улицами, парками, небольшими светлыми домами с железными балкончиками. Он разрушен. Но есть другой, главный Севастополь — город адмирала Нахимова и матроса Кошки, хирурга Пирогова и матросской дочери Даши. Сейчас это город моряков и красноармейцев, из которых просто невозможно кого-либо выделить, поскольку все они герои...»*.

На этот раз советские истребители не оставили врага без наказанным. Две пары летчиков (Белозеров — Касабьянц и Катров — Петрухин) сбили по «юнкерсу», Ширияев и Енохин из

9-го иап — «мессершмитт». Немцы подтверждают потерю последнего и указывают, что один из Ju-88 группы III/LG1 разбился при посадке в Евпатории. Возможно, что одним из сбитых бомбардировщиков оказался «хейнкель» группы II/KG26, который в результате боевых повреждений на обратном пути совершил посадку на воду в Каркинитском заливе. Весь его экипаж, включая двух раненых авиаторов, был спасен летающей лодкой Do-24. Напротив, ни одна из трех заявок пилотов JG77, сделанных в этот день, не подтверждается. Немцам удалось лишь уничтожить два МБР-2 в результате бомбовых попаданий.

Возобновление противодействия советской авиации закономерно привело к новому массированному удару по аэродрому Херсонесский маяк, который состоялся утром 1 июня. На этот раз немцам сопутствовал полный успех. Взрывами бомб оказались уничтожены два ДБ-3 и «як» 247-го иап, по-



Немецкая авиация наносит удар по аэродрому Херсонесский маяк.

реждены два ДБ-3, два СБ и один И-16. Взлетевшие на перепат четыре «яка», четыре И-16 и пара И-153 вступили в бой с есаяткой Vf-109 из II/JG77 и понесли тяжелые потери. Был бит один Як-1 и две «чайки», но всем трем пилотам (летчики еканенко, Седушкин и Симов) удалось воспользоваться парашютами.

С воздуха за действиями подчиненных наблюдал сам Рихтгофен. «В 07.55, — вспоминал пилот группы II/JG77 лейтенант Лютц-Вильгельм Буркхардт (Burkhardt), — я вылетел для сопровождения Физелер «Шторьха» генерал-полковника фон Рихтгофена, который хотел осмотреть русские позиции под Севастополем с воздуха. Мне было приказано обеспечить непосредственное охранение. Когда мы пролетали над русскими линиями, мой самолет был поврежден русским зенитным огнем. Повреждение вынудило меня сразу же искать подходящее место для вынужденной посадки. Я наметил его в долине между двумя виноградниками в районе Мамашай, севернее Севастополя. При посадке мой самолет, прежде чем остановился, снес несколько рядов винограда. К сожалению, я еще находился на нейтральной полосе на участке 16-й пехотной дивизии, поэтому, когда вылезал, сразу же попал под огонь русской пехоты, но затем мне удалось невредимым добраться до безопасного места.

После этого последовал злобный звонок от капитана Голлоба, который упрекнул меня в том, что я потерял свою машину без необходимости. Он ждал, что я, по крайней мере, дотяну на «мессершмитте» до своей территории и сяду там». В конечном итоге немцам удалось спасти истребитель, который был признан потерянным всего на 30%.

Еще одной советской потерей дня стал ДБ-3 ст. лейтенанта Юрина. В вечернее время он взлетел с аэродрома для опробования машины, восстановленной после полугодового ремонта. Внезапно на него сверху спикировал «мессершмитт». Его пилоту ничего не стоило поджечь не успевший набрать высоту бомбардировщик, роль воздушных стрелков на котором играли техники, взятые для наблюдения за самолетом в полете. С большим трудом тяжелораненому летчику удалось посадить горящую машину на взлетной полосе. Весь ее экипаж был ранен, причем Юрин скончался от ран спустя три недели. Это был прекрасный пилот с довоенной подготовкой, начавший войну на Балтике и бомбивший в августе 1941 г. Берлин. Впрочем, немецкому авиатору обер-ефрейтору Гельмуту Вундерлиху (Wunderlich) так и не удалось похвастаться

открытием своего боевого счета перед товарищами. Его «мессершмитт» был подбит ответным огнем и совершил вынужденную посадку, немного не дотянув до линии фронта. Ефрейтор попал в плен.

Вообще же с началом подготовки штурма немецкая артиллерия и авиация заметно усилили воздействие на советские аэродромы. Тем не менее долгое время серьезных потерь там удавалось избежать. Кроме бомбардировок 26 и 31 мая, потери имелись 29 мая (один Як-1, два ДБ-3 и один У-26 повреждены артогнем) и 30 мая (поврежден один «як»). За этими сухими цифрами скрывалось огромное моральное и физическое напряжение летчиков и технического персонала 3-й ОАГ, которые продолжали выполнять свой воинский долг несмотря на то, что их жизнь находилась в опасности на протяжении всех 24 часов в сутки. Вот лишь один пример, который привел в своих мемуарах Герой Советского Союза К.Д. Денисов:

«Труженики 20-й авиабазы, которую возглавлял интендант 1-го ранга И. Н. Губкин, выполняли исключительно большую работу. База обслуживала все три сухопутных аэродрома, и каждый из них находился почти в одинаковом положении. Кроме всех видов довольствия требовалось своевременно засыпать и заравнивать множество воронок. Особую трудность представляла засыпка больших воронок, образовавшихся после разрывов бомб крупного калибра. Для этого требовалось много грунта, который приходилось иногда завозить издалека...

Вспоминается подвиг командира тракторного отделения младшего сержанта Василия Падалкина, трудившегося в составе аварийно-восстановительной команды на аэродроме Херсонес. На наших глазах, закончив выравнивание взлетно-посадочной полосы, он отогнал свой трактор с катком на границу аэродрома. Вдруг послышался свист бомб, сброшенных с Ju-88. Одна разорвалась рядом с трактором. Показалось, что младший сержант погиб. Но только ушли «юнкерсы» и осела пыль, он вылез из катка, превращенного в надежное укрытие от осколков. А вот трактор пострадал, и очень не вовремя — вот-вот должны были вернуться самолеты с задания. Зная об этом, сержант добежал до другого трактора с катком, запустил его и к возвращению летчиков успел привести поле в порядок. За это Василий Кириллович Падалкин был награжден орденом Красной Звезды. О его подвиге 30 мая сообщила флотская газета «Красный черноморец».

В середине июня Падалкин заделывал воронки невдалеке от стоянки самолетов, и мне удалось осмотреть его «агрегат»,

как оказалось, уже модернизированный. Произошло это после очередной вражеской бомбежки, во время которой младший сержант и не подумал спуститься в открытую рядом щель.

Когда прозвучал сигнал «Отбой», мы с инженером В. И. Груздевым подошли к машине младшего сержанта. Стряхнув пыль с гимнастерки, на которой уже был прикреплен только что полученный орден, Падалкин познакомил нас со своей чудотехникой. Мы увидели, что вокруг сиденья тракториста закреплены где проволокой, а где и сваркой списанные самолетные бронеспинки, а две бронеспинки закрывали с боков мотор. Вот на таком броненосце и работал на аэродроме один из целой плеяды умельцев, имевшихся тогда в каждой части...»

Еще более драматично происходила ночная боевая работа на гидроаэродроме бухты Матюшенко.

«В одну из июньских ночей, — вспоминал К. Д. Денисов, — под грохот рвавшихся кругом снарядов мы с Михайловым (комиссар 3-й ОАГ. — **М.М.**) добрались до пристани Третьего Интернационала, чтобы переплыть катером на другую сторону Севастопольской бухты.

Маневрируя между всплесками от разрывов снарядов и мин, катер быстро пересек бухту и по указанию Михайлова причалил не за изгибом берега, где менее опасно, а у капонира, вблизи пункта руководителя полетов. Нас встретил Герой Советского Союза Василий Иванович Раков. На его голове белела марлевая повязка, а забинтованную правую руку он держал в согнутом положении. Ему бы прямая дорога в лазарет, но ведь и командир 116-го полка летал всю ночь, поэтому заместитель командира авиагруппы оставался на посту, даже получив час назад ранения от осколков бомбы. А ведь недалеко от Ракова в это время взрывом бомбы убило инженера полка И.Д. Кравцова, двоих матросов и еще четверых тяжело ранило.

Вот вспыхнул на какие-то секунды прожектор, и тут же привиднился самолет, который был уже на выравнивании. Короткая подсветка почти в момент касания самолетом воды не давала противнику возможности прицелиться, точно послать снаряды — линия-то фронта всего в шести-восьми километрах от Северной бухты.

Убедились мы и в том, насколько измотались аэродромная команда и технический состав. Ведь для подготовки самолета к повторному вылету надо прежде всего поставить его на тележку и затащить в капонир, а потом вновь спустить на воду, освободить от тележки и отбуксировать катером на старт. И все это под артиллерийским обстрелом.

Нам рассказали, что в полку нет ни одного самолета или катера без осколочных пробоин. Поражало их, как, впрочем, и людей, даже щепнем, разлетавшимся в стороны при взрывах среди камней, бомб, снарядов и мин. Задельвание же пробоин требовало постоянного напряженного труда технического состава полка и авиамастерских.

Боевую деятельность лодочников обеспечивали и неизвестные «сухопутным» летчикам специалисты — водители катеров-буксиров. Во время бомбардировок и артобстрелов они вели себя исключительно мужественно, без суеты выполняли свои обязанности — ведь для них на чистой воде укрытий не было... Очередная серия разрывов легла невдалеке от нас. Упали два матроса, бежавшие из укрытия для приема прибуksированного самолета. Один убит, другой ранен. А на смену им побежали двое других...»

Согласно отчету 116-го мрп за период с 22 февраля по 22 июня 1942 г., из 31 МБР, с которым он начинал свою боевую работу, в результате артобстрелов было уничтожено шесть, а бомбардировок — две летающие лодки. Еще 14 получили повреждения. В создавшихся к началу июня условиях, несмотря на всю важность ночного воздействия на аэродромы противника, командованию пришлось отдать приказ о переводе одной из двух эскадрилий полка в Геленджик.

В заключение описания первого этапа немецкого воздушного наступления на Севастополь необходимо кратко рассказать об усилиях советской ударной авиации. ДБ-3 и СБ бомбардировочной группы действовали в основном по ночам, атакуя с высот 1400 — 2000 м немецкие аэродромы и скопления войск в прифронтовых населенных пунктах. С 25 мая к боевой работе наконец-то приступил 23-й шап. При этом эскадрилья УТ-16 привлекалась к ночным штурмовым ударам, выискивая вражеские подразделения, остановившиеся на ночлег вдоль дорог или на окраинах населенных пунктов. У-26 осуществляли ночные бомбардировочные удары с высот не более 1000 м по населенным пунктам, а также войскам на позициях. Напряжение для пилотов составляло по 3 — 4 вылета за ночь для ДБ-3 и СБ, 4 — 5 для У-26 и до 5 — 7 для УТ-16. Увы, не обходилось без потерь: в ночь на 27 мая пропали без вести два УТ-16 (летчики Борисов и Потягин), на следующую — ДБ-3 ст. лейтенанта Ермолаева, в ночь на 31 мая — У-2 сержанта Гнутова. Днем из состава БАГ летали только Пе-2 — на фоторазведку с высот от 4000 до 6500 м. Совершая ежедневно от трех до пяти вылетов, «пешки» вели тщательное на-

блюдение за аэродромами противника и железнодорожными станциями вплоть до Николаева и Джанкоя. Во всех случаях экипажи брали с собой на задание бомбы, которыми атакывали наиболее заманчивые цели. Так, днем 23 мая на аэродроме Саки одиночный Пе-2 нанес повреждения «хейнкелю» из I/KG100. Ближняя прифронтовая разведка велась в основном истребителями И-16. На основании добытых ими данных в воздух поднимались штурмовики, которые совершали один-два массированных удара по немецким автоколоннам и ближайшим железнодорожным станциям в отчаянной попытке отсрочить начало немецкого наземного наступления. Впрочем, большого результата эти действия не дали.

В целом обстановку в конце весны — начале лета в Севастополе достаточно точно передал в своих мемуарах командир 1-й эскадрильи 6-го гиап Михаил Авдеев: *«Затишья... под Севастополем не было. Во всяком случае для нас, летчиков. Они трижды в день умирали и воскресали, чтобы снова сесть в кабину и уйти в бой. Гремел воздух над Херсонесским маяком. Круглые сутки гудели на аэродроме моторы самолетов. Одни уходили на задание, другие возвращались, третьи тут же, неподалеку от маяка, схватывались с «мессершмиттами».*

Воздух раздирали пулеметно-пушечные очереди и неистово ревели на форсажах моторы. А кому из нас приходилось особенно туго, тот спешил пройтись над Казачьей бухтой. И тогда рывкала автоматическими пушками спасательница наша плавучая батарея «Не тронь меня». «Мессершмитт» ошалело шаркался в сторону и уходил. Иногда батарею удавалось и сбить вражеский самолет.

С утра идо вечера с небольшими перерывами на Херсонесском аэродроме рвались крупнокалиберные снаряды немецкой дальнебойной артиллерии. Горели самолеты, падали люди.

*Прикрытие аэродрома и главной базы — Севастополя, налеты на аэродромы противника, сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков на передний край и в тыл врага и всегда с боями над землей и над водой — этим жила наша 5-я эскадрилья... (автор продолжал называть свою эскадрилью 5-й эскадрилей 32-го иап, которой она числилась до начала ноября 1941 г. — **М.М.**)..*

Весна в Крым приходит рано. Стихают ветры и успокаивается море. Безоблачно небо. Лучшей погоды для летчиков придумать невозможно. Летали они кто сколько может, до изнеможения. Постепенно ухудшалось питание — все труднее и труднее стало пробиваться судам в Севастополь».

**АВИАЦИОННАЯ ПОДГОТОВКА
НАЗЕМНОГО НАСТУПЛЕНИЯ
(2 — 6 июня 1942 г.)**

Кому-то может показаться странным выделение этого пятидневного периода из 250 дней обороны Севастополя. Что можно успеть сделать за пять дней? Оказывается, очень много — меньше чем за неделю самолеты люфтваффе сделали вылетов больше, чем за весь предшествующий семимесячный период осады города. Это не случайно. Вот что по этому поводу писал в своих мемуарах Манштейн: *«Вместо огневого налета решено было начать артиллерийскую подготовку за 5 дней до начала наступления пехоты бомбовыми ударами и мощными дальними огневыми нападениями по обнаруженным районам сосредоточения резервов противника и по его коммуникациям. Затем артиллерия должна была, ведя методический корректируемый огонь, в течение 5 дней подавить артиллерию противника и обработать огнем оборонительные сооружения, расположенные на передовых рубежах. Тем временем VIII авиационный корпус имел задачу непрерывно производить налеты на город, порт, тылы и аэродромы».*

Более детальная характеристика действий немецкой авиации приводится в отчете 3-й ОАГ:

«Непосредственно перед наступлением последовал ряд сокрушительных ударов немецких бомбардировщиков по городу с задачей зажечь город и порт и по линии фронта. Бомбардировщики прибывали непрерывно, волнами с разных направлений, группами по 6, 8, 17 и более самолетов. Отмечено в отдельных случаях одновременное нахождение в воздухе по 60 — 100 машин. Бомбометание производилось в основном с пикирования бомбами различных калибров и назначений. Мелкие бомбы, преимущественно зажигательные, применялись в снарядах, типа нашего РРАБ (ротативно-рассеивающая авиационная бомба. — М.М.), но иного устройства. Одновременно с бомбами сбрасывались листовки. Отмечена, особенно в дни первых ожесточенных бомбардировок наших войск, слабая эффективность действия авиабомб по войскам, расположенным укрыто. Лишь впоследствии, по мере ослабления нашего противодействия (недостаточно снарядов для зенитной артиллерии, скованность нашей истребительной авиации), когда немцы имели возможность почти безнаказанно с высот 1000 — 800 м бомбить, эффективность увеличилась, и наша пехота на отдельных участках была ос-

лаблена громадным количеством металла, непрерывным потоком обрушивающимся на нее. В этот период ударам подверглись командные пункты крупных штабов, которые немцам были известны заранее, и в частности наш КП (бывший КП ВВС ЧФ), огневые позиции береговых и полевых батарей, линии связи и другие объекты. Линейная связь была нарушена, боевое управление затруднено. В связи с этим была выявлена наша слабость в подготовке использования средств связи, в частности радио и дублирующих средств.

Истребители немцев в этот период имели основную задачу уничтожения наших истребителей в воздушном бою. Поэтому, имея количественное и качественное превосходство, ими был установлен непрерывный барраж на подступах к аэродрому Херсонесский маяк группами 2 — 4 Vf-109. Вылет остальных истребителей, расположенных в непосредственной близости к фронту, происходил по-зрячему или по вызову радио с самолетов.

Задача уничтожения наших истребителей в воздушных боях решалась немцами успешно, об этом свидетельствует количество наших боевых потерь, из которых около 50% являются самолетами, сбитыми в воздушных боях. Кроме того, значительная часть наших истребителей, возвратившихся с воздушных боев, имела повреждения, выводящие самолет или летчика на длительный срок из строя. Несмотря на то что соотношение потерь в воздушных боях по количеству сбитых самолетов в нашу пользу, но наши потери были тяжелей, так



«Юнкерсы» эскадры KG 51 готовы лететь на Севастополь
(фото из архива В.Н. Савилова).

как количественно наши средства были меньше, а возможность восстановления подбитых самолетов в условиях Севастополя — затруднена».

Таблица 3.9

**АКТИВНОСТЬ НЕМЕЦКОЙ АВИАЦИИ НАД СЕВАСТОПОЛЕМ
В ПЕРИОД СО 2 ПО 6 ИЮНЯ 1942 г.
(ЧИСЛО САМОЛЕТО-ПРОЛЕТОВ САМОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ)**

День	Линия фронта	Тыловые объекты (город, порт, аэродромы, укрепления в глубине обороны)	Всего поданных советской ПВО (согласно отчету VIII авиакорпуса)	Сбито сов. ПВО (ИА+ЗА) по сов. данным
2.6	—	454	454(723)	6+9
3.6	348	85	433(643)	7+1
4.6	193	210	403(585)	7+8
5.6	355	160	515(555)	2+7
6.6	293	231	524(563)	3+?
Итого	1189	1140	2329(3069)	25+ок. 25=50

Первым днем авиаподготовки стало 2 июня. Особенность первого дня заключалась в том, что главный удар VIII авиакорпусом наносился не по позициям войск, а по городу, чтобы довершить то, что не удалось сделать в ходе налетов в конце мая. Человеку, не видевшему войны, тяжело представить то ожесточение, с которым бомбардировщики люфтваффе атаковали объекты СОРа.

«С 7 часов утра 2 июня, — писал начальник береговой обороны ЧФ генерал-майор П.А. Моргунов, — противник начал наносить мощные артиллерийские удары по всему сухопутному фронту и одновременно массированные удары своей авиацией. Войска и тылы СОРа были подготовлены к этим ударам: весь личный состав находился в окопах, укрытиях, бетонных и туннельных сооружениях, в щелях и т.п.

Ежедневно с утра до вечера продолжалась бомбардировка всего района СОРа. Трудно, даже невозможно подсчитать, сколько в ней участвовало вражеских самолетов и сколько было выпущено снарядов. По далеко не полным данным, в на-

летах ежедневно со 2 по 6 июня участвовало более 600 самолетов, а сброшенные бомбы и выпущенные снаряды исчисляются десятками тысяч.

Противник, видимо, зная местонахождение старого командного пункта (Приморской армии. — **М.М.**), неоднократно наносил по нему удары. С вновь созданного командного пункта, расположенного в районе Херсонесского монастыря, можно было видеть такую картину: всю линию фронта и ее тылы с артиллерийскими позициями заволочло пылью и дымом от разрывов бомб и снарядов. Эта зловещая туча неподвижно висела с самого утра до позднего вечера. Самолеты противника шли волнами по 20 — 30 машин. Видно было только 3 — 4 волны, а дальше они сливались в одну общую массу.

После массированных ударов авиации и артиллерии город задышался в дыму огромных пожаров, представлял собой сплошное море огня и дыма. С водой было очень плохо, а налеты продолжались непрерывно, и число пожаров росло.

Ночью наступала зловещая тишина. Ни с той, ни с другой стороны не раздавались выстрелы, вражеская авиация также прекращала свои варварские налеты. В городе пылал чудовищных размеров костер, зарево от которого было видно за десятки километров. Казалось, в Севастополе погибла вся жизнь и к утру от него останется лишь груда развалин и пепла. Но город жил. В подземных туннелях, укрытиях и всевозможных убежищах отважные севастопольцы продолжали работать для фронта».

Вот краткая хроника этого драматического дня. Еще до наступления рассвета базу бомбили 25 самолетов, сбросивших 220 бомб. С 07.00 до 07.30 город и войска на фронте подверглись массированному артиллерийскому обстрелу, который вела 121-я немецкая батарея (около 1600 орудий), стянутая Манштейном для штурма города. Затем снова показались бомбардировщики. 50 из них атаковали аэродромы Херсонесский маяк и Юхарина балка, где смогли повредить СБ (по другим данным, самолет уничтожен) и два УТ-16. Одновременно последовали удары по городу, портовым сооружениям, нефтяным резервуарам. Самолеты шли непрерывными волнами и с высот около 5000 м вываливали свой бомбовый груз. Всего над базой до заката, по данным ПВО, прошли 168 Ju-88, 13 He-111 и 60 Ju-87. На самом же деле самолетов было еще больше — посты ВНОС, не привыкшие к таким налетам, просто не успевали считать прибывающие эскадрильи. По немецким данным, в сумме на объекты СОРа в эти сутки обру-

шилось 525 тонн бомб, в том числе одна 1700-килограммовая и семь 1400-килограммовых. К концу суток в городе было разрушено и подожжено до 100 домов, убитые и раненые исчислялись сотнями. Тушить пожары было нечем, поскольку водонапорная станция была уничтожена одним из первых ударов. Рихтгофен, который первую половину дня наблюдал за действиями своих подчиненных, летая на «Шторьхе», а во второй половине дня перебрался на специально для него построенную в южном секторе наблюдательную вышку, не без удовлетворения записал в дневник:

«Во время первого налета нефтяные резервуары начали гореть. Русские, по-видимому, попытались потушить их. Огонь начал гаснуть через полчаса или около того. Затем прибыла новая волна, русские нырнули в убежища, и огонь начал расти опять. После обеда они окончательно сдались и просто позволили им догореть».

Одновременно бомбардировке подверглись позиции зенитной артиллерии, главным образом расположенного на Северной стороне 110-го зап. Удары по ним с пикирования осуществляли снайперы из группы III/LG1. По немецким данным, в течение авиационной подготовки к штурму к молчанию были приведены 13 зенитных батарей, в то время как 26 других были *«атакованы с хорошим результатом»*. Генерал Плохер, находившийся тогда на штабной должности в 4-м воздушном флоте и лично присутствовавший при описываемых событиях, после войны свидетельствовал, что *«спустя несколько первых дней в безоблачном небе можно было наблюдать только несколько изолированных облачков разрывов зенитных снарядов»*. По советским данным, в результате налетов 2 июня было выведено из строя только одно зенитное орудие и ранено восемь человек артиллеристов. Основной же причиной снижения интенсивности зенитного огня являлась экономия боеприпасов, расход которых совершенно не покрывался доставкой.

Небо также стало объектом ожесточенной воздушной схватки. Советские перехватчики совершили около 30 вылетов, причем практически все они сопровождались воздушными боями. Ветераны 6-го гиап Алексеев и Катров сбили Ju-88, Катров самостоятельно — Vf-109, а лейтенант Кособьян на И-16 — еще один «юнкере». Не отставали от них и пилоты 247-го иап ВВС РККА. Капитан Абрамов и лейтенант Шишков вдвоем сбили «мессершмитт», а затем каждый самостоятельно «юнкере» и «мессершмитт» соответственно. Кроме того, семерка штурмовиков в сопровождении пятерки «яков» совершила

дневной налет на аэродром в Евпатории, где, по донесению, уничтожила 11 и повредила один двухмоторный самолет.

Немцы всех этих потерь не признают. По их данным, в воздушных боях пострадал на 35% лишь один Ju-88 из III/LG1. Другой «юнкере» из KG51 погиб якобы в результате случайного попадания снаряда собственной полевой артиллерии. Не вернулся на свой аэродром Ju-87 командира эскадрильи 5/StG77 обер-лейтенанта Финка, который признали жертвой зенитного огня, а один из «хейнкелей» I/KG100 пострадал на 20% при рулежке на собственном аэродроме.

Потери советской стороны оказались большими. «Мессершмитты» сбили «ишачок» Кособьяна, который получил серьезные ранения. Другой подбитый И-16 лейтенанта Николаева разбился при приземлении. Пилот погиб. Вечером на глазах у аэродромной команды пара «мессершмиттов» из II/JG77 сбила перелетавший на Кавказ для ремонта ДБ-3 капитана Разумова. Но гораздо более тяжелая утрата была понесена в этот день в море. Вечером немецкая разведка обнаружила в море конвой, куда входил танкер «Михаил Громов» (836 брт), тральщики «Т-411», «Т-412» и четыре сторожевых катера. Такое слабое охранение объяснялось весьма просто — 28 мая командование ЧФ приняло решение из-за *«усилившейся опасности для кораблей флота в Севастополе вследствие захвата противником инициативы в воздухе и непрерывного патрулирования немецкой авиации над главной базой»* использовать для конвоирования быстроходных транспортов и танкеров базовые тральщики и сторожевые катера, в то время как *«эскадренные миноносцы лучше оставлять для конвоя у Кавказского побережья»*. Но разве могли тральщики и катера, на которых практически отсутствовала зенитная артиллерия дальнего боя, отражать массированные налеты торпедоносцев? Они помешали прицельно сбросить бомбы 11 «юнкерсам», но оказались бессильны против десятки «хейнкелей», атаковавших судно с обоих бортов. Судно получило попадание торпеды в носовую часть, которое сразу же вызвало пожар и серию взрывов. Спустя час танкер переломился надвое и затонул. Войска СОРа недополучили 745 тонн авиационного и автомобильного бензина. «Громов» стал последним танкером, который командование ЧФ пыталось провести в Севастополь. С этого момента для доставки горючего использовались только подводные лодки. Бензин закачивался им в топливно-бапластные Цистерны, откуда через неплотные соединения бензиновые пары проникали внутрь прочного корпуса. При многочасовом

движении в подводном положении запах начинал буквально дурманить моряков, делая почти невозможным несение вахты в прилегающих к топливным цистернам отсеках.

Несмотря на все усилия подводников, к 15 июня в Севастополе оставалось авиабензина марки Б-78 на пять суток боев, Б-74 — на шесть, а бензина Б-70, расходуемого как самолетами, так и автомобилями, всего на два дня. Это заставило привлечь к перевозкам бензина и подводные лодки типа «малютка». Условия перевозки на них оказались еще хуже — в ограниченном внутреннем пространстве быстро создавалась дурманная атмосфера, а затем и взрывоопасная смесь. 23 июня на «М-33» и «М-32» произошли взрывы, причем на находившейся в Новороссийске «М-33» от ожогов пострадало семь человек, один из которых умер. Хуже пришлось экипажу «М-32», взрыв на которой произошел в тот момент, когда утром она собиралась отойти от причала Стрелецкой бухты близ Севастополя. Из-за полученных повреждений лодка не смогла выйти в море, и ей до темноты пришлось лечь на грунт. Все это время экипаж и восемь человек эвакуированных, среди которых были женщины, задыхались в пропитанной парами бензина атмосфере. Вскоре почти все впали в состояние наркотического опьянения, а женщины умоляли командира застрелить их, чтобы избежать мучительной смерти. Опьянение сменилось сном, так что к наступлению вечера в состоянии стоять на ногах остались только командир капитан-лейтенант Н.А. Колтыпин и старшина Н.К. Пустовойтенко. Потом заснул и командир, приказав Пустовойтенко разбудить его в 21.00. Мобилизовав все свои силы, старшина продержался до назначенного срока, но добудиться до командира так и не смог. Тогда он самостоятельно заставил подводную лодку всплыть, открыл рубочный люк и после этого потерял сознание. Спустя некоторое время в результате притока свежего воздуха экипаж начал приходить в себя. В конечном итоге корабль был спасен, но с этого момента от перевозки бензина на малых подводных лодках отказались. Тем не менее благодаря мужеству подводников летчики на аэродроме Херсонесский маяк были всегда обеспечены горючим в необходимом количестве. Никогда бензиновый голод не являлся причиной отмены полетов.

Однако вернемся к событиям начала июня. 3-го числа основные усилия VIII авиакорпуса были сосредоточены на позициях I сектора обороны СОРа, которые на ялтинском шоссе противостояли войскам немецкого 30-го корпуса. Одной из советских частей, попавших в тот день под удар, являлась 8-я бри-

гада морской пехоты, которой командовал полковник Е.И. Жидилов. Он вспоминал:

«3 июня вражеские самолеты сбросили на передний край нашей бригады не менее тысячи бомб. На следующий день налет повторяется. Матросы сидят в укрытиях, держа наготове оружие. Вместе с авиабомбами фашисты сбрасывают с самолетов стальные крестовины, сваренные из кусков рельса с просверленными дырами. Падают такие ежи с оглушительным воем. Враг рассчитывает воздействовать на психику обороняющихся. Пустое дело! Матросы наши пережидают бомбежку, потом, когда самолеты уходят, поднимаются, стряхивают с себя землю, поправляют отдельные разрушения. Конечно, мы несем потери, но они невелики. Наша артиллерия и немногочисленная авиация отвечают меткими сосредоточенными ударами».

Все советские источники сходятся на том, что с 3 по 6 июня наземные соединения СОРа в результате вражеских налетов понесли весьма незначительные потери. Не наблюдалось и падения морального духа защитников, хотя за период 24 мая — 6 июня немецкие самолеты сбросили над районом 638 тысяч листовок. Севастопольцы искренне верили, что если им удалось отстоять свой город в тяжелейшие месяцы 41 -го, то теперь, в 1942-м, враг сломает зубы при попытке штурма «черноморской твердыни». В то же верили и летчики 3-й авиагруппы, хотя счет по воздушным победам продолжал складываться не в их пользу. Днем с Кавказа на Херсонесский маяк должны были перелететь девять ЛаГГ-3 и два Як-1 из состава последней эскадрильи 9-го иап ВВС ЧФ. Для прикрытия перелета с аэродрома взлетело несколько «яков» 6-го гиап. Все это привело к крупному воздушному бою с «мессершмиттами» из группы II/JG77 и прибывшими им на помощь коллегами из III/JG3. Советские истребители, у которых после длительного перелета почти не осталось бензина, не смогли оказать достойного противодействия. Один за другим к земле потянулись три «лавочкина» и один «як». Это сопровождалось серьезными потерями в летном составе. Лейтенант Сохунов попытался выпрыгнуть с парашютом, но тот не раскрылся, а лейтенант Федоренко погиб в воздухе. Мл. лейтенант Лощинский совершил удачный прыжок, но все равно вышел из строя, поскольку получил серьезные ожоги. В строю остался только лейтенант Грибин, который сел в море и был спасен катером. Ст. лейтенант Авдеев, капитан Просвирин и экипаж лидера Пе-2 доложили о трех сбитых «мессершмиттах», но немцы не

признают ни одного, хотя и не скрывают, что потеряли две машины из II и III/JG77 в летных происшествиях. Удивление от результатов боя проходит, если посмотреть, кто из немецких пилотов претендует на воздушные победы. Это обер-лейтенант Хакль (Hackl; 52-я победа), обер-лейтенант Фрейтаг (Freytag; 50-я), фельдфебель Шульте (Schulte; 26-я), унтер-офицер Эберт (Ebert; 14-я) и обер-лейтенант Мертенс из III/JG3 (Mertens; 31 -я). Ни один из противостоявших им советских летчиков, даже асы из эскадрильи Авдеева на тот момент не имели более восьми побед. Но это не значит, что в тот день немцы не понесли потерь от действий советских истребителей. В последующих вылетах пилоты Хряев и Головка сбили «юнкере», командир перелетевшей 3-й эскадрильи 9-го иап капитан Нихамин — другой, а летчики Безеров и Буряков — корректировщик Hs-126. Противная сторона признает потерю двух Ju-88 4/KG51 и I/KG 76 с полными экипажами, но считает первый пропавшим без вести, а второй — сбитый огнем зениток. Поскольку последние претендуют только на сбитый Ju-87 (не подтверждено), можно считать, что Нихамин, Хряев и Головка неплохо поквитались за погибших товарищей.

4 июня обработка переднего края советской обороны продолжилась — на этот раз перед фронтом наступления 6-го румынского горного корпуса. И снова, как в предыдущие дни, основные потери СОР понес не на земле, а в воздухе. Утром при попытке разведать сосредоточение немецких войск пара Алексеев — Данилко подверглась нападению численно превосходивших «мессершмиттов». Оба «яка» были повреждены, а сбитый Алексеевым самолет противника впоследствии не подтвердился.

Днем боевые действия перекинулись на район порта и города. Немецкие бомбардировщики в этот день были особенно активны. Согласно журналу боевых действий группы III/LG1, 4 июня ее самолеты совершили шесть групповых вылетов, в то время как в предыдущий день всего три. Поскольку накануне 3-я ОАГ снова получила пополнение и ее летчики были полны решимости защитить Севастополь, в воздухе вновь закипели воздушные бои. Мл. лейтенант Казаров из 247-го иап сбил один «юнкере», лейтенант Яновский — другой. Такого же успеха добилась пара Катров — Данилко. О сбитых «мессершмиттах» доложили Хряев и пара Петухов — Яновский. Отличились и зенитчики, которые доложили о восьми сбитых Ju-88 и Ju-87. Немцы признают потерю лишь одного «юнкерса» из III/KG76, который, по их данным, пропал без вести. В вечерних боях со-

ветская сторона потеряла сбитым «як» 247-го иап лейтенанта Модиеенко (пилот погиб), три «яка» и два «лага» подбитыми, кроме того, артиллерийский огонь уничтожил один Пе-2 и повредил два МБР. Силы обороняющихся продолжали таять.

5 июня удар наносился перед позициями 54-го корпуса, которому в предстоящем наступлении предстояло сыграть главную роль. Другие группы бомбардировщиков вновь атаковали Севастополь. В официальной советской послевоенной «Хронике Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре» указывалось, что «в городе продолжались пожары, жизнь в нем была парализована, разбиты все электро-водо-магистрали, баня и хлебопекарня». В немецких сводках большинство гражданских объектов фигурировало как «казармы», «склады» и «мастерские», в то время как реальные казармы, склады и мастерские уже давно были перенесены в подземные сооружения.

Что представлял собой вылет немецкого бомбардировщика в эти дни, дает представление письмо штурмана из эскадрильи 4/KG51 обер-ефрейтора Фридриха Шульца (Schulz) своим родителям:

«Перед нами показывается берег и Черное море. Мы изменяем курс на Севастополь. Из радиоприемника раздается голос командира эскадрильи: «Ида Мария — звону! Перестроиться в правый пеленг! После атаки сбор южнее Балаклавы на высоте 2500 м!»

Впереди появляется Севастополь. Первые облачка разрывов возникают справа рядом с самолетом. Я отворачиваю колпачки с бомб и выбираю бомбы на бомбосбрасывателе, потом показываю Вальтеру, нашему командиру самолета, цель — Северный форт, который мы будем атаковать с пикирования. «Сбрасываем с высоты 2000 м», — говорит Вальтер мне. Заслонки системы охлаждения закрыты, щитки выставлены, я включаю автомат пикирования.

«К пикированию готов!» — раздается голос Вальтера. «Готов», — слышится тоекратное «эхо» в ответ. Машина наклоняется, мы круто летим к земле. Форт под нами становится больше, встречный ветер свистит за кабиной. Я смотрю на высотомер. 2500, 2200, 2100, 2000 метров. Я хлопаю Вальтера по колену. Сбрасываем! Словно от удара гигантского кулака, меня прижимает к креслу. Самолет идет круто вверх. «Бомбы упали!» — докладывает наш бортстрелок. Я выключаю автомат пикирования и выбираю следующие бомбы. На крутом вираже мы видим разрывы наших бомб в Северном

форте. С правым разворотом набираем высоту. По нам бешено стреляют зенитки. Мы снова над целью. Снова пикируем на противника. Нажатие кнопки на штурвале командира самолета — и бомбы снова устремляются к цели. Машина выходит из пике и набирает высоту. Зенитки продолжают вести по нам бешеный огонь. Сбрасываем бомбы с горизонтального полета на мастерские. Я готовлю бомбовый прицел, выбираю бомбы и снова включаю бомбосбрасыватель, после чего не отрываю глаз от окуляра. Я вывожу цель на продольную линию, мастерские попадают в перекрестье, перевожу переключатель прицела, выставляю указатели угла зрения на конечную отметку, цель снова попадает в перекрестье, снова перевожу переключатель, выставляю отметки одна над другой — и вот цель снова в перекрестье. Я нажимаю кнопку, и бомбы падают в 50 метрах одна от другой. Я поворачиваю панораму назад, чтобы увидеть попадания. «4, 5, 6, 7, 8, 9 бомб. Отлично, горит!» — слышу я голос Ганса. В окуляр я вижу попадания в мастерские. От взрывов начинается пожар. Крутой вираж не позволяет мне следить за происходящим дальше. Я снова отворачиваю у бомб колпачки. Как сильно стреляет зенитная артиллерия, когда мы летим обратно к морю. Бум! Над моей головой что-то ударило. Я удивленно поворачиваю голову — в фонаре надо мной дыра. Другие тоже смотрят на нее с облегчением. И тут нам снова повезло. Мы подлетели к району сбора, где уже кружат две другие машины. В прежнем составе мы ложимся на обратный курс. На улицах Севастополя мы наблюдаем интенсивное движение транспорта. Образуются редкие облака, на нужном пеленге я нахожу музыку, и вскоре мы садимся на нашем аэродроме. После того как вылезли, замечаем попадание в радиатор. 1-й техник сразу же начинает устранять повреждение. На второе задание мы вылетаем на другом самолете. И так каждый день по шесть-семь раз над противником. Больше никакой другой жизни у нас нет».

Как видно из данного описания, советские истребители экипаж «юнкерса» не донимали. В тот день они сделали для прикрытия главной базы всего 39 вылетов (29 на Як-1, три на И-16 и семь на И-153) и провели несколько воздушных боев. В свой актив они смогли занести только «хейнкель» из I/KG100, сбивый объединенными усилиями Авдеева, Алексеева, Катрова и Данилко. В то же время «мессершмитт», якобы сбитый этими же летчиками, не подтверждается, как и семь самолетов, уничтоженных зенитчиками. Советская сторона в боях потеряла два Як-1 сбитыми (Данилко и Буряков выпрыгнули с

парашютами), четыре «яка» и один И-16 — подбитыми. Кроме того, при посадке «як», пилотируемый летчиком Князевым, зацепился крылом за капонир и был полностью разбит.

Несмотря на серьезные потери, на следующий день летчики 3-й ОАГ совершили уже 62 вылета. В этот день противник снова бомбардировал позиции, шедшие вдоль ялтинского шоссе, но часть самолетов атаковала город. Пытаясь его защитить, летчики 3-й ОАГ вроде бы без собственных потерь (данные об этом могут быть неточны) сбили три и подбили шесть Ju-88. Немцы ничего не знают о «юнкерсах», зато признают потерю в бою с русскими истребителями Вf-109 из эскадрильи 8/JG77, пилот которого унтер-офицер Хайнц Рёлинг (Roehling) пропал без вести. Часть из указанных вылетов севастопольской авиагруппы была совершена для прикрытия обратного перехода лидера «Ташкент» и эсминца «Бдительный», которые накануне доставили в город 510 человек маршевого пополнения, 86 тонн боеприпасов и 12 тонн продовольствия. Утром над кораблями показались «хейнкели». Один из них был подбит Пе-2, а ДБ-3 сержанта Пельцова якобы сбил летающую лодку Do-24.

Всего в течение периода, когда велась артиллерийская и авиационная подготовка наступления, самолеты VIII авиакорпуса совершили 3069 самолето-вылетов и сбросили 2264 тонны бомб. Кроме того, на город обрушилось 23 800 зажигательных бомб весом 1,1 кг каждая. По советским подсчетам, германская артиллерия выпустила по территории СОРа 126 тысяч снарядов. Немцам, несомненно, удалось превратить Севастополь в руины, — было разрушено 4640 и повреждено около 3 тысяч зданий — но на этом их бесспорные успехи и заканчиваются. Потери войск СОРа оказались незначительными, их моральный дух — несломленным. Врагу удалось добиться определенного истощения сил и средств ПВО. 3-я ОАГ все еще продолжала существовать и бороться только благодаря перегонке новых самолетов с Кавказа, а плотность огня зенитной артиллерии заметно уменьшилась из-за нехватки снарядов. О том, сколько ей приходилось стрелять, легко понять из следующих цифр. Согласно отчету штаба ПВО ЧФ, в течение мая находившиеся в Севастополе зенитно-артиллерийские части израсходовали 13 485 снарядов среднего калибра (85 и 76 мм), 1869 снарядов к полуавтоматическим 45-мм орудиям и 4885 снарядов к 37-мм автоматам. В июне за весь период расход составил 67 193 среднекалиберных, 23 314 — 45-мм и 40 163 — 37-мм снарядов. В мае немецкие самолеты

летали над СОРом на большой высоте, и потому было израсходовано всего 2565 патронов к зенитным пулеметам. Как же должна была измениться обстановка, если в июне их расход составил 804 тысячи, или в 321 раз больше?!

Советская ударная авиация действовала по старой схеме — ночью вылеты ДБ-3, СБ, УТ-16 и У-26 для бомбардировки войск перед передним краем, днем — 1 — 2 групповых вылета штурмовиков на аэродромы или автоколонны противника. Любопытно отметить, что ни в одном случае в данный период штурмовики не подвергались атакам истребителей противника. Все это говорит о том, что сплошной блокады аэродромов СОРа в этот период еще не существовало, и немцы сбивали в боях только те машины, которые сами шли в этот бой.

В заключение необходимо остановиться на одном курьезном случае, который до сих пор не получил необходимого освещения в исторической литературе. Все началось с выхода в свет мемуаров Манштейна, где он, в частности, написал следующее:

«В последние дни подготовки к наступлению я на короткий срок выехал на южный берег, чтобы ближе ознакомиться с положением 30-го армейского корпуса. Наш КП помещался там в небольшом бывшем великокняжеском дворце мавританского стиля, чудесно расположенном на крутой скале над берегом Черного моря. В последний день своего пребывания там я с целью ознакомления с местностью совершил поездку вдоль южного берега до Балаклавы на итальянском торпедном катере, который был единственным судном нашего флота. Мне необходимо было установить, в какой степени прибрежная дорога, по которой обеспечивалось все снабжение корпуса, могла просматриваться с моря и обстреливаться корректируемым огнем. Советский Черноморский флот не решился взяться за выполнение этой задачи, видимо, из страха перед нашей авиацией.

На обратном пути у самой Ялты произошло несчастье. Вдруг вокруг нас засвистели, затрещали, защелкали пули и снаряды: на наш катер обрушились два истребителя. Так как они налетели на нас со стороны слепящего солнца, мы не заметили их, а шум мощных моторов торпедного катера заглушил гул их моторов. За несколько секунд из 16 человек, находившихся на борту, 7 было убито и ранено. Катер загорелся; это было крайне опасно, так как могли взорваться торпеды, расположенные по бортам. Командир катера, молодой лейтенант итальянского флота, держался прекрасно. Не теряя при-

сутствия духа, он принимал меры к спасению катера и людей. Мой адъютант «Пепо» прыгнул в воду, доплыл, несмотря на мины, до берега, задержал там — совершенно голый — грузовик, домчался на нем до Ялты, вызвал оттуда хорватскую моторную лодку, которая и отбуксировала нас в порт. Это была печальная поездка. Был убит итальянский унтер-офицер, ранено три матроса. Погиб также и начальник ялтинского порта, сопровождавший нас, капитан 1 ранга фон Бредов».

Вскоре эти мемуары были переведены и изданы в Советском Союзе закрытым тиражом. Прочитали их и бывшие защитники Севастополя. Мысль о том, что их «злой гений» был буквально на волосок от смерти накануне финального штурма и избежал ее, казалась многим невыносимой. Но кто же эти таинственные пилоты, которые совершили атаку и если не убили Манштейна, то были весьма близки к этому? Ведь в оперативных сводках 3-й ОАГ нет и намека на какую-либо атаку катеров с воздуха в прилегающих к Севастополю водах.

Первой память начала возвращаться к Герою Советского Союза Михаилу Авдееву. В своих мемуарах, вышедших в 1968 г., он посвятил данному эпизоду целую главу под названием «Наш «личный друг» Эрих фон Манштейн». Изложенное в ней вкратце сводилось к следующему: однажды утром Авдеев в паре с Данилко получили задачу разведать движение противника по ялтинскому шоссе. Разведав шоссе, летчики заметили идущий вдоль берега катер. «Он шел с большой скоростью, — писал Авдеев. — Насколько я знал, таких судов немцы здесь не имели. Значит — штабной!» Затем летчики проштурмовали катер, а при возвращении на аэродром договорились никому об этом не говорить — якобы потому, что выполненные разведывательные за-



Командир эскадрильи 6-го гиап
М.В. Авдеев (фото из архива
Г.Ф. Петрова).

дания категорически воспрещало им самим вступать в бой с кем-либо. Дальше еще интересней: Данилко рассказал о случившемся Катрову, а тот всем остальным. В это же время якобы из радиоперехватов стало известно, что на атакованном катере находился сам Манштейн.

Все в этой истории ложь от начала до конца. Во-первых, советским самолетам-разведчикам не запрещалось, а, наоборот, рекомендовалось атаковать цели, что, как мы писали ранее, регулярно делали пилоты разведывательных Пе-2. Во-вторых, ни до, ни после самолеты 3-й ОАГ не атаковывали катеров у берегов Крыма. Нельзя забывать, что немецко-итальянский флот в составе нескольких катеров и сверхмалых подводных лодок на Черном море появился только к концу мая 1942 г., в то время как ЧФ обладал десятками кораблей и катеров различного назначения. Увидев катер, летчики скорей всего подумали бы, что он советский — ведь в конвоях в Севастополь регулярно ходили сторожевые катера, торпедные катера использовались для несения дозорной службы и спасения экипажей сбитых самолетов. В-третьих, советская сторона в тот период не могла расшифровать радиосообщений немцев, кроме того, в документах 3-й ОАГ нет никаких упоминаний о подобном перехвате и атаке на катер с Манштейном на борту.

В-четвертых, ни Манштейн, ни Авдеев не упоминают, в какой именно день произошло это событие. В «Боевой летописи ВМФ 1941 — 1942 гг.» атака отнесена к 4 июня, в мемуарах К.Д. Денисова — к 5-му. Ответ на все эти вопросы проливает 11-й том официальной истории итальянского флота, вышедший в 1972 г. Там достаточно подробно освещаются действия итальянских сил на Черном море в 1942 г., но об этом инциденте нет ни слова. Только на 42-й странице, где дается таблица со всеми выходами катеров, можно узнать, что атакованным торпедным катером был «MAS 571» и это событие произошло 3 июня. Самое интересное написано в последнем столбце. Оказывается, что атаковавшие истребители... были немецкими! Эта информация ставит все на свои места. Случаи атак своих кораблей своими же самолетами случались неоднократно в годы Второй мировой войны практически во всех флотах мира. Не приходится сомневаться в том, что очень скоро этот эпизод стал достоянием немецкого командования, но Манштейн решил не выносить сор из избы. Вместо этого 10 июня Рихтгофен отдал приказ, запрещающий самолетам VIII авиакорпуса атаки любых подводных лодок и ка-

теров в пределах всей акватории Черного моря. На этот раз возмутился командующий немецкими военно-морскими силами на Черном море вице-адмирал Вюрмбах (Wurmbach). Он заявил, что ВМС союзников по «оси» не плавают по всему морю, а только в прилегающих к Крыму водах, и что он, наоборот, рассчитывает, что VIII авиакорпус примет самое активное участие в борьбе с кораблями, катерами и подводными лодками русских. После этого протеста 12 июня Рихтгофен изменил свое запрещение, конкретно указав, в каких именно водах плавают немецкие и итальянские катера. Тем не менее этот приказ привел к тому, что советские катера могли плавать к мысу Херсонес до последних дней обороны главной базы, подвергаясь опасности атак с воздуха только непосредственно у причалов мыса и у кавказских берегов.

ШТУРМ: БОИ НА СЕВЕРНОЙ СТОРОНЕ (7 - 19 июня 1942 г.)

Начало генерального штурма Севастополя со стороны на-поминало огненную феерию.

«На следующее утро, 7 июня, — писал в мемуарах Манштейн, — когда заря начала окрашивать небо в золотистые тона и долины стали освобождаться от ночных теней, кулак нашей артиллерии всей своей силой ударил по противнику, возвещая начало наступления пехоты, целые эскадры самолетов обрушились на указанные им цели. Перед нами открылось незабываемое зрелище. Это был единственный в своем роде случай в современной войне, когда командующий армией видел перед собой все поле сражения. На северо-западе взору открывалась лесистая местность, скрывавшая от нас тяжелые бои на левом фланге 54 ак, и дальше высоты южнее долины Бельбека, за которые велись такие упорные бои. На западе виднелись Гъйтанские высоты, за которыми вдалеке сверкала водная поверхность бухты Северной у ее соединения с Черным морем. В хорошую погоду была видна даже оконечность полуострова Херсонес, на котором мы впоследствии обнаружили остатки эллинской культуры. На юго-западе угрожающе поднимались высоты Сапун-горы и возвышались скалы прибрежных гор. На всем широком кольце крепостного фронта ночью видны были вспышки орудий, а днем облака из пыли и обломков скал, поднимаемые разрывами

снарядов и бомб нашей авиации. Поистине фантастическое обрамление грандиозного спектакля!»

«Спектакль» продолжался с 05.00 до 05.30, а затем в наступление пошла пехота. При этом немецкие орудия и самолеты не прекратили наносить удары по оборонительным позициям СОРа, а лишь перенесли его в глубину. Из немецких материалов следует, что из-за боязни попасть под мощный огонь своих же орудий пехота действовала весьма осторожно и не на всех направлениях смогла осуществить атаку в назначенное время. Когда же огонь был перенесен, выяснилось, что укрепления первой линии и артиллерия в тылу остались практически неподавленными. Своим огнем они прижали немцев к земле и нанесли им серьезные потери. Вот взгляд с другой стороны, командира 8-й бригады морской пехоты Е.И. Жидилова:

«7 июня страшной бомбардировке подвергается наш сосед справа — 388-я стрелковая дивизия. Ее первый эшелон занимает высоту 166,7 метра — куполообразный холм, прикрывающий шоссе на Сапун-гору. Холм господствует над местностью, с него хорошо просматриваются позиции противника. Немцы, по-видимому, решили сбросить отсюда наши войска. Артиллерийский налет начался в 5 часов утра. Над высотой поднялось сплошное облако дыма, в котором уже нельзя было отличить отдельных разрывов. Потом налетели самолеты противника. Взрывы сливаются в непрерывный гул. Холм сравнительно далеко от нас, но мы ощущаем, как дрожит земля под ногами. Густое темно-серое облако все расширяется и поднимается к небу.

— Ничего не останется от высоты, — говорит Евсеев.

Он стоит рядом со мной на нашем наблюдательном пункте и, как и все мы, не может оторвать глаз от участка соседа.

— Посмотрим, может, что и уцелеет, — отвечаю я ему, но и сам мало верю в это. Мне тоже еще не приходилось видеть такой ожесточенной бомбардировки.

Вскоре очередь дошла идо нас. Снаряды стали падать на наши окопы в районе высоты с Итальянским кладбищем. Принимаем все меры, чтобы укрыть людей. Враг долбит нашу высоту часа три.

— Немцы пошли в атаку, — докладывают наблюдатели.

Это опять на высоте с Итальянским кладбищем. Там позиции противника совсем близко от наших. Немцы, сосредоточившись в своих передовых окопах, выскакивают из них, на бегу строча из автоматов. Но тут же вся их линия фронта по-

крылась разрывами снарядов. Вступили в дело наша артиллерия и минометы. Их плотный огонь разметал вражескую пехоту, остатки ее поспешили вернуться в свои окопы.

— Смотрите! И они стреляют, — показывает рукой на позиции соседа Евсеев. — Живет высота!

— И будет жить! — утверждает наш инженер Еремин. — Ведь это мы там строили укрепления.

Начальник артиллерии бригады майор Черенков переносит огонь всех наших орудий и поддерживающей нас артиллерии по батареям противника в Алсу и в излучине Сухой речки. Минометы бьют по вражеским наблюдательным пунктам. Даже наша единственная теперь «пушка без мушки» (76-мм орудие образца 1902 г. — **М.М.**) ведет огонь по высоте 154,7.

Грохот стоит по всему фронту. На нашем участке еще, оказывается, не так тяжело, как на соседних. Главный удар враг направил на Северную сторону».

По поводу итогов дня Манштейн скромно заметил, что «в первый день при мощной поддержке крупных сил артиллерии и VIII авиационного корпуса, совершавшего непрерывные налеты на позиции противника, удалось преодолеть ущелье Камышлы и долину реки Бельбек и закрепиться на господствующих высотах южнее долины». Рихтгофен, который всю первую половину дня по своему обыкновению кружил над линией фронта на «Шторх» в компании с начальником штаба люфтваффе генералом Йешонокем, был более откровенен. В своем дневнике он записал:

«В борьбе за овладение хотя бы одним километром этой сложной территории пехота понесла тяжелые потери. Предвкушаемый большой и быстрый прорыв просто не материализовался. По-видимому, даже наша самая тяжелая артиллерия не смогла достигнуть чего-либо вообще. Русская артиллерия и бронированные ДОТы повсеместно ожили. Весь горизонт был одним огромным орудийным заревом».

Говоря таким образом, генерал кидал камень и в свой огород — его летчики преуспели в разрушении обороны не больше, чем артиллеристы. Раз за разом генерал заставлял своих подчиненных подниматься в воздух сверх изначально запланированного количества, пытаясь подавить все «ожившие» батареи и укрепления. Так, пилоты группы III/LG1 совершили в тот день семь групповых вылетов, а в целом VIII авиакорпус — 1368 вылетов (!!!), или примерно в два раза

больше, чем производил их в дни подготовки к наступлению. На советские позиции в течение дня обрушилось 1300 т бомб (это почти в два раза больше, чем израсходовала авиагруппа СОРа за периоде 1 ноября 1941 г. по 22 февраля 1942 г.). По советским подсчетам, противник сбросил около 9 тысяч бомб, из них 7 тысяч — на позиции 172-й стрелковой дивизии и 79-й морской стрелковой бригады, там, где наносился главный удар 54-м корпусом. Но все оказалось напрасным. Вечером Рихтгофен записал: *«Весь день был настоящим разочарованием».*

Тем не менее действия люфтваффе вызвали серьезное беспокойство командования СОРа. Согласно советским данным, атакующие части противника потеряли до 3000 солдат и офицеров, в то время как Приморская армия — убитыми и ранеными 1500 человек. Бомбами и артогнем было разбито пять ДОТов, уничтожено две 45-мм пушки и три 82-мм миномета. Подобный обмен никак не мог устраивать обороняющихся. В дневном докладе вице-адмирала Октябрьского в Генеральный штаб говорилось: *«Противник применил танковые части и с самого утра непрерывно атакует, бомбит наши войска большим числом самолетов. Прошу облегчить положение с воздуха. Прошу нанести удары по аэродромам противника».*

Таблица 3.10

**АКТИВНОСТЬ НЕМЕЦКОЙ АВИАЦИИ НАД СЕВАСТОПОЛЕМ
В ПЕРИОД С 7 ПО 18 ИЮНЯ 1942 г.
(ЧИСЛО САМОЛЕТО-ПРОЛЕТОВ САМОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ)**

День	Линия фронта	Тыловые объекты (город, порт, аэродромы, укрепления в глубине обороны)	Всего по данным советской ПВО (согласно отчету VIII авиакорпуса)	Сбито сов. ПВО (ИА» ЗА) по сов. данным
7.6	1054	147	1201 (1368)	0+1
8.6	787	223	1010(1200)	9+?
9.6	551	287	838(1044)	6+?
10.6	359	226	585(688)	0+7
11.6	474	126	600(1070)	8+?
12.6	491	121	612	1+4
13.6	391	208	599	2+?

14.6	628	134	762	0+?
15.6	466	117	583	0+?
16.6	635	62	697	3+?
17.6	521	448	969	2+3
18.6	255	242	497	8+?
19.6	77	753	830	0+?
Итого	6689	3094	9783	39+?

Тем временем сама 3-я авиагруппа не вылезала из тяжелейших боев.

«На рассвете 7 июня четыре капитана — Данилин, Алексеев, Катров и я, — вспоминал Михаил Авдеев, — сопровождали штурмовики в район Балаклавы. Только отошли в море, чтобы незамеченными подойти к позициям 30-го немецкого корпуса, как на наших глазах вся подкова линии фронта обозначилась со стороны противника вспышкой. Черные султаны взрывов поднялись на наших позициях. Артиллерийская канонада нарастала. Такой еще не было за всю оборону города. Над северным сектором фронта и над Севастополем большими стаями плыли гитлеровские бомбардировщики. В небе пестрели белые дымки от взрывов зенитных снарядов. Особенно сильная бомбардировка была у Камышлы и у Мекензиевых гор...

«Ильюшины» развернулись к берегу чуть дальше Балаклавы. Теперь им не нужно было искать цель. Она открыта. Штурмовики сбросили бомбы на артиллерийские батареи и начали их обстреливать. Появились десять Vф-109. Мы связали их боем и не допустили к штурмовикам. Один все же оторвался от общей свалки, попытался атаковать Ил-2, но его вовремя заметил Алексеев и сбил. Второго Vф-109 сбил я. И еще один горящий гитлеровец упал в горы, а кто поджег его, не заметили. Остальные «мессершмитты» вышли из боя.

На обратном маршруте мы снова наблюдали артиллерийскую канонаду и непрерывную бомбежку наших позиций, укреплений, портов и города. И никакого переднего края и самого Севастополя не было уже видно. Все скрылось в густой белесо-желтой пыли и в дыму.

Несколько часов вокруг гудело, выло и грохотало. Отразить массированные, волна за волной налеты авиации на Севастополь не было никакой возможности — не хватало ни ис-

требителей, ни зенитных орудий. Потом огонь ослаб, и немцы двинули в наступление танки и пехоту.

Таких боев еще не видывала история».

До вечера штурмовики сделали еще четыре групповых вылета (в сумме за день 18 самолето-вылетов), нанося удары по вражеским минометам и штурмовым орудиям, которые поддерживали наступление 54-го корпуса. По докладам летчиков, противник лишился четырех батарей минометов и пяти пехотных взводов, четыре танка (советские летчики не делали различий между танками и самоходными установками) были уничтожены и два повреждены. В отличие от предыдущих дней немецкие перехватчики патрулировали в районе линии фронта, и к каждой цели приходилось прорываться с боем. Несмотря на то что действия Ил-2 прикрывались 36 вылетами истребителей, «мессершмиттам» неоднократно удавалось прорываться к штурмовикам. В результате машины майора Терещенко и капитана Голубева пропали без вести, а машины майора Фириченко и мл. лейтенанта Скорика были подбиты и разбились при вынужденных посадках на своей территории. Еще два «ила» смогли, несмотря на повреждения, сесть на



**Командир эскадрильи 18-го шап Герой Советского Союза А.А. Губрий
(фото из архива В.Н. Савилова).**

своим аэродроме. В отчете 18-го шап ВВС ЧФ не без горечи констатировалось: «Основным уязвимым местом Ил-2 оказался район заднего бензобака и управление. Кроме этого, у противника появились снаряды, которые пробивают броню Ил-2 (на самом деле проблема заключалась не в снарядах, а в том, что новая модификация «мессершмитта» Vf-109F-4 была оснащена стрелявшей через развал цилиндров двигателя 20-мм пушкой MG151/20, вместо применявшейся на VM09F-2 15-мм пушки. — **М.М.**) Поэтому для увеличения живучести Ил-2 необходимо задний бензобак прикрыть броней и желательно сзади иметь стрелка». Эскортировавшие «илы» истребители потерь не понесли, но и побед не добились.

Вечером бои закипели и над портом. Одиночный истребитель «чайка» (фамилию пилота установить не удалось) сбил над портом «хейнкель» из состава II/KG26, который, по немецким данным, считается пропавшим без вести вместе с пятью членами экипажа. Затем контратаковали «мессершмитты» из группы III/JG77 во главе с командиром эскадры капитаном Голлобом. В сумме за день они доложили о десяти воздушных победах, не слишком сильно зависив достигнутый результат. Помимо четырех штурмовиков в этот день 3-я авиагруппа лишилась «яка» и «лага» сбитыми, четырех «яков» и одного «лага» подбитыми. Сбитым Як-1 управлял известный ас Константин Алексеев. Ему и пилоту ЛаГГ-3 Исмакову пришлось покинуть машину, выпрыгнув с парашютом, и хотя приземление прошло успешно, оба авиатора получили сильные ожоги, исключавшие их дальнейшее участие в боях за Севастополь. К счастью, в этот же день из Анапы на Херсонесский маяк перелетели десять Як-1 (1-я эскадрилья 62-го иап ВВС ВМФ) и три Ил-2, что позволило в значительной мере покрыть понесенные в течение дня потери. Советские истребители действовали весьма неудачно и, согласно докладам, смогли повредить лишь три Vf-109, что немцы отрицают. Реального успеха добился техник-оружейник 6-го гиап Фильченко, которой смог из сделанной им самим самодельной установки пулеметов ШКАС сбить истребитель-бомбардировщик, пытавшийся атаковать аэродром Херсонесский маяк. Лейтенант Вольфганг Верхаген (Wehrhagen) из эскадрильи 4/JG77 попал в плен, но, если верить немецким данным, был освобожден при взятии города.

Анализ итогов 7 июня привел к серьезному изменению в тактике самолетов 3-й авиагруппы. После окончания полетов все командиры частей и эскадрилий собрались на совещание, которое проводил лично командующий ВВС ЧФ генерал-

майор В.В. Ермаченков. Кратко обрисовав наземную обстановку и итоги воздушных боев, он, судя по мемуарам К.Д. Денисова, заявил:

« — Учитывая, что у нас всего 98 самолетов, следует пересмотреть тактику их использования. Многоразовые действия малыми группами сейчас не эффективны. Будем наносить по вражеским войскам и технике два-три удара в день, но максимально возможным составом. Такие удары штурмовиков и бомбардировщиков легче обеспечить и истребительным прикрытием.

Прикрытие ударных групп, как он потом разъяснил, лучше осуществлять двумя группами истребителей. Первая, включающая около трети общего числа истребителей, должна осуществлять непосредственное прикрытие; а остальные две трети — представлять собою основные силы для борьбы с истребителями противника...

— Борьбу с вражескими бомбардировщиками, — сказал в заключение генерал Ермаченков, — будем вести также в пределах возможного крупными группами истребителей, эшелонируя их по высотам. Но поскольку их же придется выделять на сопровождение, прикрытие различных объектов от вражеских налетов, да и на что угодно, в случае возникновения непредвиденных обстоятельств, то для борьбы с вражескими бомбардировщиками будем поднимать их не более одного-двухразвсутки».

И в самом деле, с этого момента в ПВО города и порта истребительная авиация принимала все меньшее и меньшее участие. Был ряд случаев, когда одновременно на перехват крупных групп вражеских бомбардировщиков взлетало по 12—15 машин, но все их можно пересчитать по пальцам. Более справедливой выглядит оценка действий, изложенная в отчете 3-й ОАГ:

«В последующем вылеты на прикрытие главной базы и войск перед передним краем становились все реже и реже, так как наличный боевой состав истребителей обеспечивал только сопровождение штурмовиков. После того как была оставлена нашими войсками Северная сторона и вход кораблей в бухту был затруднен (прекращен), необходимость прикрытия главной базы отпала».

Характер боев 8 июня оставался практически таким же. Немецкие наземные войска продолжали прогрызать советскую оборону в северном секторе, параллельно отражая контратаки сил СОРа. Увы, командование оборонительного

района не совсем верно оценивало соотношение сил и средств, преувеличивало потери противника и считало, что сможет удержать передний край, не уступив врагу ни пяди земли. На практике это приводило к напрасным потерям и преждевременному истощению сил обороняющихся. В течение дня Приморская армия потеряла 365 человек убитыми и 1074 ранеными, но не смогла ликвидировать вражеского вклинения на стыке III и IV оборонительных секторов.

Большую роль в обеспечении действий частей 11-й армии по-прежнему играла авиация, которая в этот день действовала как никогда массированно. Так, например, береговую батарею № 14 атаковали 50 бомбардировщиков, сбросивших около 300 бомб. По немецким данным, принимавшая в этом участие группа III/LG1 сбрасывала на батарею бомбы SC-500 и даже SC-1000. 80-ю зенитную батарею, прикрывавшую 30-ю береговую батарею (форт «Максим Горький I»), бомбили в течение дня 92 Ju-87. Все ее орудия были уничтожены, а в строю остались только командир батареи лейтенант Пьянзин и 18 бойцов. Все они влились в состав 365-й батареи, речь о которой еще впереди.

Положение с зенитной артиллерией становилось тяжелым. Многократные удары по зенитным батареям начинали давать о себе знать. 9 июня вице-адмирал Октябрьский отправил телеграмму:

«Буденному, Исакову, Кузнецову и Елисееву.

Прошу срочно прислать ЗА (зенитную артиллерию. — М.М.), уничтожаемые батареи ЗА не восполняются, нечем прикрывать батареи Береговой обороны. Противник последние два дня в основном бомбит БС (батареи стационарные. — М.М.) и ЗА. Стоять в Севастопольской бухте кораблям нельзя, нечем прикрывать. Пришлите полк Як-1 и зенитную артиллерию».

Ответным огнем зенитчиков 8-го был сбит как минимум один «хейнкель» группы II/KG26. Другой самолет этой же группы был сбит над базой советскими истребителями, которые доложили в эти сутки об уничтожении одного He-111, Ju-87, трех Ju-88 и четырех Vf-109 (интересно отметить, что наземные посты ВНОС подтвердили только сбитие одного Ju-87, одного Ju-88, одного He-111 и трех Vf-109). Немцы же признали только потерю двух «хейнкелей», причем экипаж одного из них полностью пропал без вести, а другого был спасен летающей лодкой.

О боях в воздухе в тот тяжелый для севастопольцев день интересно вспоминал в своих мемуарах К.Д. Денисов:



Инспектор 62-й истребительной бригады по технике пилотирования К.Д. Денисов за участие в боях в севастопольском небе был удостоен звания Героя Советского Союза (фото из архива В.Н. Савилова).

«Одновременно в воздух поднялись две группы самолетов. Наша из двенадцати Як-1 имела задачей борьбу с бомбардировщиками противника над Севастополем, а другая — пять Ил-2 и шесть ЛаГГ-3 — должна была нанести удар по скоплению вражеских войск в Альминской долине (всего 8 июня Ил-2 сделали 21 самолето-вылет под прикрытием 47 истребителей. — М.М.).

Зайдя с моря на малой высоте, «илы» выполнили внезапную атаку и стали отходить. Группа прикрытия, возглавляемая командиром 3-й эскадрильи 9-го авиаполка капитаном Д. Е. Нихаминим, ввязалась в бой с «мессерами». Мы, находясь немного в стороне и выше, были готовы помочь, но тут обстановка усложнилась и у нас: 27 Ю-88 рвались к Главной базе, а вокруг них, словно шмели, сновали пары и четверки Ме-109. Одного «худого» сразил Авдеев, а на нашу с Головковым долю пришелся Ю-88. Характерно, что, когда был сбит вражеский истребитель, а мы атаковали бомбардировщик, остальные «мессеры» не рванулись на помощь своему оторвавшемуся от группы бомбардировщику, а крутились на стороне солнца, выжидая

момента для внезапной атаки. Такая тактика действий немецких летчиков была стандартной.

Рассчитывая на помощь наших зенитчиков, Нихамин вел бой с превосходящими силами до самого Херсонеса, но немного не дотянул до аэродрома. В результате атаки четверки «худых» «лавочкин» загорелся. И Давид Ефимович на парашюте приводнился в Камышовой бухте.

«Гроза воздушных пиратов», как прозвали Нихамина за отличные действия еще под Перекопом, на этот раз сильно пострадал: лицо его и руки обгорели. Но, подлечившись, он вскоре вновь вступил в строй».

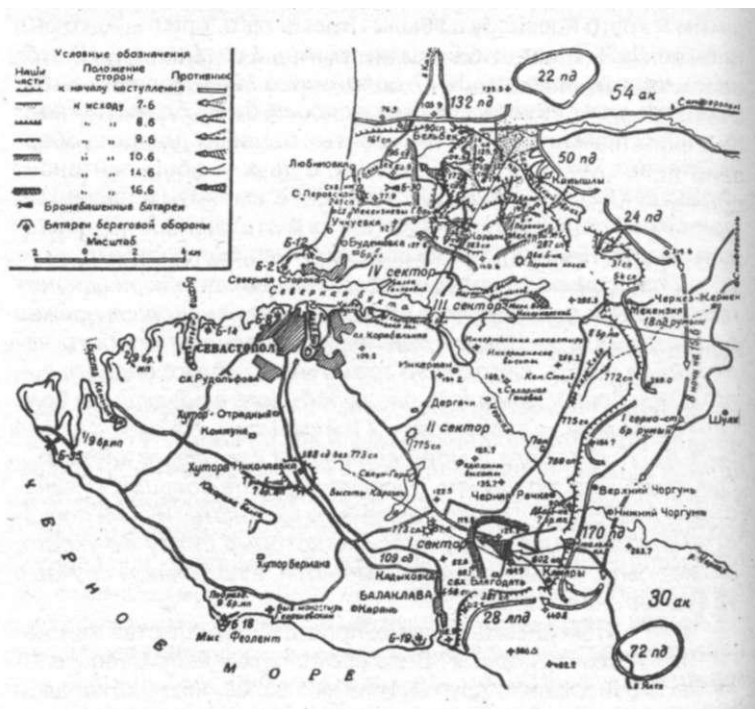
В текст воспоминаний закралась небольшая неточность — в том бою Нихамин управлял не «лавочкиным», а Як-1. Кроме него, был сбит «як» летчика Купцова, который также спасся на парашюте, и подбит «як» командира эскадрильи 62-го иап, однофамильца автора мемуаров, капитана В.И. Денисова. При посадке капитан не справился с поврежденным управлением и круто врезался в землю. Кроме того, при посадке был разбит ЛаГГ-3 летчика Бакрова, который остался жив. В этот день пилоты эскадры JG77 доложили о 12 воздушных победах, что для севастопольских условий было одним из наибольших показателей. О трех сбитых машинах доложил обер-лейтенант Хакль (55 — 57 побед), о двух — обер-лейтенант Фрейтаг (52 — 53 победы). Наименее именитым немецким летчиком, пополнившим свой актив в этот день, стал лейтенант Бадум (Badum). После вылета он написал родным:

«У нас сейчас установилась великолепная настоящая летная погода и держится уже несколько недель. Едва ли можно поверить, что у «Ивана» при такой погоде нет особого настроения летать. Сегодня во время моего сотого боевого вылета мне посчастливилось снова побывать в воздушном бою. При этом мне удалось сбить 11 -й самолет. На этот раз это был ЛаГГ, которого в моей коллекции как раз не хватало... Где-то далеко, по слухам, русские летают в больших количествах, а мы здесь с трудом замечаем их полеты, и если посчастливилось, видим пару русских, которые сразу же уходят. Может быть, времена снова изменятся, в противном случае я уйду в вагоновожатые!»

Чего в этом письме больше: простого бахвальства или желания успокоить родных? Ведь обстановка в небе Севастополя была совершенно другой. Намного более опытный кавалер Рыцарского креста, командир эскадрильи 4/JG77 обер-лейтенант Сетц описывал бой 8 июня совершенно иначе:

«Вчера я снова увидел большую толпу. На старте вышла из строя одна из наших «мельниц» (жаргонное название «мессершмитта». — М.М.), поэтому на великолепно летевшую толпу мы набросились только с тремя Вф-109. Сразу на взлете один [русский самолет] упал вниз. Я по нескольку раз заходил в хвост одному из этих парней. Моя пушка вышла из строя, а огня пулеметов было недостаточно. Русские летали лихо и несколько раз атаковали меня самого. После долгого воздушного боя я увидел, как «як» идет за Вф-109. Я устремился за ним и в какое-то мгновение был уже на расстоянии, опасном для столкновения. Парень застыл в воздухе, и моя пулеметная очередь прошла двигатель и сиденье пилота. Он упал с высоты 3000 м невдалеке от своего аэродрома. Жаль, что у меня не было свидетелей».

Так что на самом деле у немецких истребителей не было



3-й штурм Севастополя 7—16 июня 1942 г. (схемы).

причин жаловаться на отсутствие советских самолетов в воздухе. То же повторилось и 9 июня, когда штурмовики 3-й ОАГ совершили 30 самолето-вылетов, а сопровождающие их истребители — 68. Отдельные экипажи Ил-2 поднимались в воздух до пяти, а сопровождающих истребителей — до шести раз. В течение дня в ходе ударов по наступающим немецким войскам они уничтожили 8 танков, 14 минометов, 13 автомашин и до четырех рот пехоты. Почти каждый вылет сопровождался схватками с «мессершмиттами», число которых в отдельных случаях достигало 18. Им удалось без своих потерь сбить один Як-1, два ЛаГГ-3 и один Ил-2. Кроме того, один штурмовик и два И-153 пропали без вести в тот момент, когда включавшая их группа вела бой с превосходящими силами противника. 18 вылетов советская авиагруппа совершила в безнадежной попытке прикрыть свои войска на линии фронта. Почти все они сопровождалось воздушными боями. К сожалению, без потерь и на этот раз не обошлось, причем потерь самых неприятных. Сбиты были «яки» асов 3-й ОАГ капитанов Бабаева и Катрова. Оба они выпрыгнули с парашютами, но парашют Катрова не раскрылся. Погиб прекрасный летчик, на счету которого было пять индивидуальных и четыре групповые победы. В дополнение ко всем несчастьям немецкая авиация в этот день нанесла массированные удары по аэродромам Херсонесский маяк и Куликово поле. Сгорел находившийся в ремонте «як», повреждения получили два ДБ-3, два Як-1, три И-153, три И-15 и один Пе-2. Другая «пешка» оказалась разбита артиллерийским снарядом.

Постоянным ударам подвергались и аэродромы 3-й ОАГ. В.И. Раков вспоминал об этих днях:

«Условия взлета истребителей и штурмовиков с аэродрома Херсонес тоже становились все труднее и труднее. Немецкие бомбардировщики делали по несколько заходов на цель, и наши истребители почти не могли им помешать. Вылетало звено, сбивало пару-другую бомбардировщиков, но в воздухе были десятки. Тяжелые вражеские самолеты шли непрерывной вереницей, и часто посадка наших машин совпала с очередной бомбежкой.

Аэродромная команда выбивалась из сил, не успевая заравнивать летное поле. При бомбежке аэродрома враг применял некрупные бомбы. Это как будто облегчало положение. Воронку от одной тысячекилограммовой бомбы засыпать и Уровнять труднее, чем десять воронок от стокилограммовых.

Но зато одну воронку можно и обойти, перенеся старт в сторону. А от мелких бомб воронки были повсюду.

С летного по/1я не сходили трактора, оставившие свою мирную работу и тащившие за собой тяжелые катки для укатывания засыпанных воронок. Солдаты с лопатами непрерывно разъезжали на грузовиках по аэродрому, спеша подготовить поле к вылету или к посадке самолетов. При очередном налете люди отбегали в сторону, ложились, но покинуть поле не успевали, укрывались в незасыпанных воронках. Машины, трактора укрыть и спасти было невозможно».

Покрыть такие потери оказалось нелегко. Ресурсы ВВС ЧФ истощались. 8 июня они смогли усилить 3-й ОАГ только шестеркой И-16. К счастью, вновь на помощь пришли коллеги из 5-й воздушной армии. В соответствии с приказом маршала Буденного в распоряжение командования СОРа выделялся 45-й иап, вооруженный истребителями Як-1. Его первую эскадрилью вечером 10-го привел на Херсонес капитан К.Д. Денисов. 11-го перелетела еще одна эскадрилья, куда вошло восемь машин (еще одна села в море на перелете, пилот погиб). Последняя эскадрилья, не успевшая освоить новые машины во главе с командиром полка, так и осталась на Кавказе. Командовать ядром части, перелетевшим в Севастополь, назначили капитана Денисова. Как показали последующие события, 45-й иап стал последним подкреплением современных истребителей, присланным на помощь севастопольской авиагруппе с «большой земли». Еще тяжелей оказалось восполнить потери в ударных машинах, особенно штурмовиках. После 9 июня число их вылетов заметно уменьшилось.

10 июня стало днем, когда люфтваффе еще раз доказали, что господство в воздухе над Севастополем окончательно перешло в их руки. В этот день «илы» 3-й ОАГ совершили всего один вылет шестью машинами на штурмовку немецких войск перед фронтом III и IV секторов. В бой с превосходящими силами врага пришлось вступить еще на пути к цели. В результате три Ил-2 задания не выполнили и вернулись на аэродром, а оставшаяся часть группы потеряла три Як-1 из состава воздушного эскорта. Лейтенант Вороншин и сержант Лукьянов погибли, лейтенант Берестовский спасся на парашюте. Поскольку Ил-2 в строю осталось мало и к тому же они вызывали повышенное внимание противника, пришлось вернуться к нанесению штурмовых ударов силами истребителей устаревших типов. Тем же вечером впервые за долгое время на штурмовку вылетели два И-153 и один И-15бис в сопрово-

ждении девяти И-16 и двух ЛаГГ-3. Группа не была перехвачена противником, но эффективность ее действий по войскам противника была мизерной. В боевом донесении СОРа за этот день указывалось: *«Вследствие резкого увеличения истребительной авиации противника нашей штурмовой авиации до 19.00 удалось произвести только один удар, после чего было много самолетов повреждено, потеряно три Як-1».*

Тем временем враг продолжал выбombливать советские позиции и аэродромы. 10 июня самолеты VIII авиакорпуса произвели «всего» 688 вылетов и сбросили 634 тонны бомб. Об интенсивности налетов говорит журнал III/LG1, бомбардировщики которой произвели семь групповых вылетов на советские позиции в районе станции Мекензеевые горы, а также батареи на Северной стороне. Несмотря на столь активную авиационную поддержку противника, защитники Севастополя неоднократно контратаковали. В течение дня район станции три раза переходил из рук в руки, но в конечном итоге остался все-таки за немцами. В связи с этим командование СОРа распорядилось перегруппировать часть 7-й бригады морской пехоты из II сектора на это направление, чтобы с утра следующего дня отбить станцию у противника, нанеся концентрический удар совместно с полком 25-й чапаевской стрелковой дивизии.

Несмотря на то что общее число вылетов противника авиации несколько снизилось, ей удалось не только поддержать войска на фронте, но и разгромить советский конвой, прибывший в Севастополь накануне.

Вечером 9 июня немецкие самолеты-разведчики обнаружили на подходах к Севастополю транспорт «Абхазия» (4727 брт) в сопровождении эсминца «Свободный», базовые тральщики «Т-408», «Т-411» и три сторожевых катера. Вскоре корабли подверглись нападению торпедоносцев, общим числом 12 машин. Их атаки с перерывами продолжались около двух часов. Налеты были успешно отражены, и в 02.40 корабли ошвартовались у причала № 3 в Северной бухте. К 4.30 эсминец закончил выгрузку доставленного боезапаса и дымовых шашек и, получив приказ обстрелять батареи противника, занял позицию у стенки торпедной мастерской. Выгрузка имущества с транспорта (доставил 287 военнослужащих, 261 армейского и 100 тонн авиационного боезапаса, 13 авиамоторов, 168 тонн продовольствия и 90 тонн цемента) к этому моменту была выполнена не более чем на треть. В это время корабли были обнаружены воздушной разведкой, а в 05.15 над бухтой появились первые «юнкерсы» и «хейнкели»...

В связи с нехваткой боезапаса зенитные батареи не вели заградительного огня, а только прицельный. Не выслались для прикрытия кораблей и истребители. Тем не менее хорошо поставленная дымазавеса давала возможность длительное время избежать попаданий, несмотря на то что налеты повторялись через каждые 10—15 минут. Поскольку сами корабли зенитного огня не вели, немецким летчикам не удавалось прицельно, и ближайшие сброшенные ими бомбы падали в 100—120 м. Неизвестно, сколько это могло бы продолжаться, но в 08.45 постановку дымовой завесы прекратили. На военно-исторической конференции, посвященной 20-летию начала обороны Севастополя, начальник штаба Севастопольского базового района ПВО И.К. Семенов так вспоминал обстоятельства этого боя: *«Однажды товарищ Октябрьский говорит мне: «Семенов, у вас дым идет в сторону немцев, и под ним скрываются немцы». Второй раз звонит. Я спрашиваю, что делать, он ничего не сказал. В третий раз говорит, что противник накапливает силы и может ринуться в наступление, и приказывает прекратить дымить. До 20 — 25 немецких самолетов бомбили транспорт, семь мы сбили, одиннадцать летчиков, спустившихся на парашютах, мы взяли в плен».*

После прекращения задымления экипаж транспорта за короткое время отбил 12 воздушных атак. В 09.15 была потоплена баржа, стоявшая у правого борта судна, а в 09.20 серия бомб, по-видимому, сброшенная с He-111, пилотирувавшемся лейтенантом Кляйном (Klein) из I/KG100, попала в «Абхазию». На корме разбились бочки с хлорсульфоновой кислотой, применявшейся для дымовых завес, и загорелись бочки с авиабензином. Вследствие разрушения бочек с кислотой судно затянуло густым дымом. Это мешало работе аварийной партии, и люди были вынуждены работать в противогазах. Затем последовал налет «юнкерсов». В 09.35, получив несколько прямых попаданий авиабомб, «Абхазия» начала крениться на правый борт. Через десять минут крен достиг 60. Машинное отделение, грузовые трюмы заполнились водой. Личный состав во главе с капитаном покинул транспорт и укрылся на берегу в штольне. 11 июня 1942 года «Абхазия» окончательно затонула у причала с креном 80. К моменту гибели на судне все еще оставалось 168 тонн сухопутного и 96 авиабоезапаса, 96 тонн продовольствия. В последующие дни обороны часть этого груза была снята, в том числе и добровольцами-ныряльщиками, из затопленных помещений.

Несколько дольше продержался эсминец. После прекра-



**Эсминец «Свободный», потопленный немецкой авиацией
в севастопольском порту 10 июня 1942 г.**

щения постановки дымзавесы он перешел в Корабельную бухту и ошвартовался левым бортом у стенки артиллерийских мастерских. Во время налета Ju-87, ставшего роковым для «Абхазии», бомбы упали в 8 — 15 м от корабля. От осколков на «Свободном» появились первые людские потери. Примерно в 10.30 сразу несколько бомб взорвались на расстоянии 5 — 7 м от кормы. В обшивке образовалось множество пробоин и вмятин, загорелись дымовые шашки. Впоследствии вблизи правого борта произошло еще несколько взрывов, число осколочных повреждений продолжало расти. Все это время корабль вел ожесточенный огонь главным калибром, выпустив по заявкам штаба артиллерии Приморской армии около 400 130-мм снарядов. В 13.15 на «Свободный» набросились сразу 27 Ju-87: 15 зашли с носа, 12 — с кормы. Зенитчики открыли яростный ответный огонь, но он не смог сорвать столь массированного нападения: корабль получил девять прямых попаданий бомбами весом по 250 кг. Одна угодила в щит 2-го 130-мм орудия, две — в ходовой мостик, одна — в район первой трубы, одна — во 2-е машинное отделение, две — в кормовой мостик и две — в кормовую часть корпуса. Корабль был полностью разрушен. Загорелся мазут, а вскоре начали рваться поднесенные к зенитным орудиям снаряды... Погибли 67 членов экипажа, многие, в том числе и командир капитан 3-го ранга П. И. Шевченко, были ранены. Вскоре после эвакуации лич-

ного состава от пожара взорвались торпеды в первом аппарате, а затем прогремели еще два взрыва — сдетонировал боезапас в кормовых погребах. «Свободный» лег на грунт с креном 50 на правый борт. Носовая надстройка осталась над водой и горела в течение трех суток. Немцы признают потерю в течение этого дня лишь одного Ju-88 из I/KG76, причем его экипаж был спасен. Потопление обоих крупных кораблей каравана ясно продемонстрировало, что отныне любая крупная единица, оказавшаяся в гавани Севастополя в светлое время суток, будет уничтожена — слишком уж большим потенциалом обладали нападающие, и слишком уж сильно была потрепана ПВО обороняющихся.

11 июня стало еще одним очень жарким севастопольским днем. На Северной стороне 54-й армейский корпус приостановил свое наступление, производя перегруппировки и подтягивая резервы, — слишком уж дорогой ценой ему обошлось незначительное вклинение в советские позиции. Спокойно осуществить это ему не удалось — утром начались контратаки подразделений 7-й бригады и 25-й дивизии. Не ожидавшие его немецкие войска на некоторых участках дрогнули. Командир 7-й бригады Е.И. Жидилов вспоминал:

«К 10 часам утра бой достигает наивысшего напряжения. Появляются немецкие бомбардировщики. Они налетают тройками, пикируют и, кажется, в упор бросают бомбы. Некоторые наши подразделения не выдержали и стали отступать. Мы молча переглянулись с комиссаром: теперь нам пора! Не сговариваясь, бежим вперед, останавливаем растерявшихся бойцов, ободряем их и вместе с ними вливаемся в боевые порядки третьего батальона. Положение восстановлено. Второй батальон тем временем достигает железнодорожного виадука.

Разведчики наши смотрят во все глаза. Частей Чапаевской дивизии не видно. У виадука мы одни. Дальше продвигаться не можем: и так каждую минуту висит над нами угроза оказаться во вражеском окружении. Развертываю остатки батальонов фронтом на север, приказываю окопаться.

В 12 часов докладываю по телефону оперативному дежурному штаба Приморской армии:

— Задача выполнена, вышел к виадуку. Частей 25-й дивизии не встретил. Сдерживаю натиск противника на рубеже — 30-я батарея, высота 107,2, виадук.

Тотчас же получаю ответ:

— Военный совет армии доволен вашими действиями».

Увы, контрудар своей цели не достиг. Полку Чапаевской

дивизии, даже несмотря на то, что он был усилен сводным танковым батальоном, так и не удалось продвинуться вперед под массированным артиллерийским огнем и ударами авиации противника. Тем временем летчики 3-й ОАГ тоже сосредоточили все свои усилия на поддержке наступающих подразделений. Несмотря на господство в воздухе «мессершмиттов», они четырежды атаковали вражеские позиции на участке чапаевцев (15 вылетов Ил-2, 19 И-16, 11 И-153, 1 И-15бис в штурмовом варианте в сопровождении 24 Як-1), уничтожив, по докладам, десять танков, пять минометных и одну артиллерийскую батареи, несколько пулеметных точек и до четырех рот пехоты. Второй и третий вылет сопровождалась воздушными боями с перехватчиками противника. По докладам, пилоты 45-го иап в тот день сбили восемь Вф-109, подбили по одному «юнкерсу» и «мессершмитту». Немцы этого не подтверждают. Они считают, что в тот день они сами сбили три советских самолета, что на практике вылилось только в «як» лейтенанта Берестнева, который, несмотря на ранения, сумел спастись на парашюте. Уже неоднократно цитировавшийся нами обер-лейтенант Сетц оставил в своем дневнике 12 июня такую запись:

«Хотя воздушные бои над Севастополем редки, но зато ожесточенные. У них новейшие «птицы» и пилоты, неплохо обученные на них летать, поэтому нам самим приходится демонстрировать все свое умение. Вчера я два раза побывал в воздушном бою. Первый раз я плохо стрелял и после этого должен был на большой скорости уходить. Второй раз я заметил группу противника как раз при посадке. Я хорошенько обстрелял бронированный Ил-2, но он не упал. Потом я внезапно увидел над своей головой новейший русский истребитель. Мне удалось отвернуть, подняться выше и снова зайти со стороны солнца. Другой Вф-109 вел с ним безуспешный воздушный бой. Я уже уяснил обстановку и в нужный момент начал атаку. На этот раз я собрался, перекрестье прицела показывало на мотор. После этого ему не помог никакой Бог. Мой ведомый как раз наметил себе второго, когда я в 1000 м над собой увидел еще два уходящих самолета. Значит, опять догонять. К сожалению, сразу же выяснилось, что это наши самолеты, которые не вышли на связь».

За этим внешним выражением успеха отчетливо ощущается усталость пилотов «мессершмиттов», что неудивительно, если вспомнить о том, что группа II/JG77 не вылезала из интенсивных боев с середины марта.

Тем временем VIII авиакорпус сосредоточил основные усилия своих бомбардировщиков на участке фронта близ Ялтинского шоссе. Снова, как и в первый день штурма, одна за другой эскадрильи «юнкерсов» наносили сокрушительные удары по советским позициям. После авиационной и артиллерийской подготовки вперед двинулась пехота 30-го корпуса, и снова, как это уже было 7 июня на Северной стороне, огнем оживших советских укреплений и батарей она была остановлена. Последовали многочисленные сверхплановые вызовы авиации по неподавленным целям. В журнале боевых действий группы N/StG77 говорилось: *«Позиции вражеской пехоты на высотах «Циннобер» (Zinnober; предположительно имелись в виду Федюхины высоты. — М.М.) в промежутке между 14.30 и 14.45 были подвергнуты бомбардировке каждой эскадрилей от трех до пяти раз. Кроме того, два звена проштурмовали вражеские позиции в непосредственной близости от нашей атакующей пехоты»*. Но все оказалось напрасным — несмотря на 1070 произведенных вылетов и 1000 тонн сброшенных бомб, войска 30-го корпуса в тот день не продвинулись вперед ни на метр. По результатам дня командование СОРа получило телеграмму от Верховного главнокомандующего И.В. Сталина:

«Вице-адмиралу Октябрьскому, генерал-майору Петрову. Гэрячо приветствую доблестных защитников Севастополя — красноармейцев, краснофлотцев, командиров и комиссаров, мужественно отстаивающих каждую пядь советской земли и наносящих удары немецким захватчикам и их румынским прихвостням.

Самоотверженная борьба севастопольцев служит примером героизма для всей Красной Армии и советского народа.

Уверен, что славные защитники Севастополя с достоинством и честью выполняют свой долг перед Родиной.

Сталин».

Результаты первых пяти дней наступления стали для немецкого командования обескураживающими. Потери за пять первых дней боев убитыми и ранеными составили 10 300 человек, что означало, что 54-й корпус, принявший на себя главную тяжесть первого этапа наступления и включавший четыре пехотные дивизии, потерял каждого пятого солдата. Потери некоторых подразделений оказались намного большими. Так, захваченный 12 июня пленный солдат 24-й пехотной дивизии

на допросе сообщил, что в ротах этого соединения осталось по 30 — 35 человек, а общие потери в живой силе, по-видимому, достигли 60%. Критическая ситуация начала складываться с боеприпасами. По признанию самого Рихтгофена, бомб у него осталось всего на полтора дня интенсивной бомбардировки. Далеко не блестящим оказалось положение с авиабензином, а об истощении экипажей мы уже говорили. Скрепя сердце генерал приказал прекратить ковровые бомбардировки территории СОРа и перейти к тактике «колонны бомбардировщиков», когда один и тот же объект подвергался последовательному воздействию звеньев самолетов на протяжении нескольких часов или даже целого дня. Результативность бомбометания таких сравнительно небольших групп самолетов обеспечивалась резким снижением высоты применения оружия и, как следствие, повышением точности. В отчете 3-й ОАГ эти изменения комментировались следующим образом:

«В последующем, в период развития наступления, в течение 3—4 дней (имеется в виду период с 7 по 11 июня. — М.М.) немцы придерживались тактики массированных ударов по одному из участков фронта в течение всего дня, выделяя только одну треть самолетов для ударов по городу и объектам в тылу. Напряжение при этом поддерживалось в среднем 550 — 600 самолето-налетов в сутки.

Затем, когда планы немцев, рассчитанные на скорое овладение Севастополем, были нарушены стойкостью защитников города, авиация немцев, не снижая среднего напряжения — 600 самолето-налетов, перешла к тактике последовательных ударов одиночных самолетов по объектам нашего тыла, выбирая цели (группа строений, лощины с кустарником, линии связи, береговые батареи, огневые позиции ЗА, аэродромы), а также ударов небольших групп по бухтам южного берега Северной бухты. Распределение средств было 50% самолето-вылетов на линию фронта и 50% на указанные выше цели.

Наши аэродромы неоднократно подвергались бомбардировкам немцев. Наиболее интенсивно бомбились аэродромы бухты Матюшенко и аэродром Херсонесский маяк. На Херсонесский аэродром произведено 7 налетов, и по бухте Матюшенко было три мощных бомбовых удара.

Тактика истребителей остается прежней, т.е. блокирование наших истребителей».

Переход к новой тактике позволил Рихтгофену более экономно расходовать свои силы и средства без снижения эф-

фективности, и именно в последовавший вслед за этим решением период севастопольская оборона и получила то смертельное ранение, которое в конечном итоге привело к падению «черноморской твердыни». Обратной стороной медали стало еще большее истощение пилотов немецкой бомбардировочной авиации. Новая тактика предусматривала индивидуальное прицеливание и сбрасывание каждой бомбы калибром от 250 кг и более, в то время как раньше они сбрасывались сериями. Это означало, что каждый экипаж Ju-88 совершал в день до 25 — 30 атак с пикирования с высоты от 3500 — 4000 м до 800 м, что действительно находилось на пределе человеческих возможностей.

12 июня бои закипели с новой силой. Немцы наступали и на Северной стороне, и вдоль Ялтинского шоссе. Их пехота неохотно шла в атаку, при первой же необходимости вызывая на поддержку артиллерию и авиацию. Только после того, как последние наносили по оборонительным позициям разрушающий удар, их занимали наземные части. Именно так в тот день немцы овладели опорным пунктом, оборонявшим хутор Капигай. В тот же день противник окончательно овладел станцией Мекензевые горы и деревней Камары.

В тот день 3-я ОАГ сосредоточила свои усилия на наступающих войсках 30-го корпуса. Снова все повторилось: сравнительно большие группы советских самолетов (за день слетали 20 Ил-2, 12 И-16 и 4 И-153 в штурмовом варианте, в сопровождении 33 Як-1, 5 И-16, 4 И-153) еще на подходе к линии фронта вступали в бой с превосходящими группами перехватчиков, но, несмотря на это, прорывались к цели и наносили свои удары. Залогом успехов стала тщательная проработка заданий на земле, деление истребителей прикрытия на несколько групп и их хорошее взаимодействие в бою. По итогам дня советская сторона потеряла в воздушных боях только «як» лейтенанта Шаренко, немецкая — «мессершмитт», который совершил посадку на своей территории (потерян на 30%). В то же время ударами штурмовиков были уничтожены два танка, 22 автомашины, две минометные батареи и до двух батальонов пехоты. Девять Ил-2 получили повреждения различной тяжести от зенитного огня, а десятый упал в море перед посадкой на Херсонесе, по-видимому, в результате ранения пилота (мл. лейтенант Дубровский погиб). Такие относительно безнаказанные действия советской авиации заставили штаб VIII авиакорпуса вновь взяться за организацию работы перехватчиков. Конкретными нововведениями стали: органи-

зация непрерывного наблюдения за всеми севастопольскими аэродромами специально выделенных наземных наблюдателей, которые засекали подготовку к взлету — прокрутку моторов — по тучам песчаной пыли, начинавшей подниматься над аэродромами. Имея прямую связь с аэродромом подскока «мессершмиттов» Польди (Poldi; по-видимому, так немцы называли аэродром Кача) и действовавшими в боевых порядках наступающих войск зенитными батареями, наблюдатели концентрировали их действия против русских. Батареи открывали заградительный огонь как по взлетающим самолетам, так и навесной траекторией по взлетной полосе, истребители большой группой шли наперехват. Впервые эта схема была апробирована немцами уже на следующий день.

Вечером центр тяжести борьбы в воздухе сместился на морские просторы — немецкий самолет-разведчик обнаружил приближение к Севастополю крупного конвоя. Фактически же их было два: крейсер «Молотов» в охранении эсминца «Бдительный» и вышедший ранее конвой транспорта «Грузия» (4857 брт), куда кроме судна входили тральщики «Т-404», «Т-409» и пять (по другим данным, три) сторожевых катеров. Крейсер с эсминцем, вышедшие из Новороссийска много позже, благодаря высокой скорости догнали «Грузию» и в момент начала налета обгоняли ее, двигаясь в 4 — 5 милях восточнее. Эта случайная встреча заставила противника разделить свои силы и помешала добиться успеха, организовав одновременные налеты с различных направлений.

Атаки вражеских бомбардировщиков и торпедоносцев начались в 20.28. Первыми на крейсер устремились шесть пикирующих бомбардировщиков. Самостоятельно маневрируя, «Молотов» и «Бдительный» уклонились от сброшенных на них бомб. Затем два пикировщика атаковали крейсер с правого борта и один — эсминец с левого борта. Одновременно «Молотов» с правого борта, то есть с темной части горизонта, атаковали четыре торпедоносца. Один из них якобы удалось сбить. От торпед корабли уклонились. Через шесть минут после этой атаки крейсер с горизонтального полета безрезультатно бомбили бомбардировщики. И наконец, еще через четыре минуты последовала новая совместная атака двух торпедоносцев и двух бомбардировщиков. Отвернув от торпед и бомб, корабли избежали прямых попаданий, но от близких разрывов бомб в их корпусах образовались течи, временно вышли из строя и некоторые вспомогательные механизмы. Об ожесточенности боя говорит хотя бы тот факт, что за 29



Легкий крейсер «Молотов», дважды прорывавшийся в Севастополь в ходе третьего штурма.

минут боя (с 20.28 до 20.57) крейсер израсходовал 96 100-мм, 147 45-мм, 406 37-мм снарядов и 1082 12,7-мм патронов. После боя «Молотов» ушел далеко вперед и в 00.52 13 июня прибыл в Севастополь. На его борту находились 2998 солдат 138-й отдельной стрелковой бригады, 28 орудий, 8 минометов, 150 т боеприпасов, продовольствия и медикаментов, на борту «Бдительного» — 343 бойца маршевого пополнения и 40 т боеприпасов. Задолго до рассвета корабли успели покинуть гавань и счастливо избежать нескольких налетов авиации на обратном пути.

Хуже пришлось «Грузии». С 20.25 в течение получаса ее атаковали около 40 бомбардировщиков, сбросивших примерно 150 авиабомб. Во время отражения налета с транспорта вели огонь пять 45-мм пушек, два пулемета ДШК и шесть спаренных 12,7-мм пулеметов «Кольт». Интенсивный огонь вели корабли охранения и два самолета СБ, сопровождавшие конвой до 21 часа. Прямых попаданий в «Грузию» не было, но тройка «юнкеров» из III/LG1 смогла добиться близких разрывов двух 250-кг авиабомб в 10 м от кормы. Хотя теплоход и не получил прямых попаданий, как об этом доложили немецкие пилоты, в результате взрывов разошлись швы в кормовой части корпуса и в туннели гребных валов начала поступать вода.

Руль заклинило в положении «право на борт», но с помощью бойцов, находившихся на судне (транспорт перевозил

708 человек маршевого пополнения и 526 т боеприпасов), команде удалось поставить его в нулевое положение. Все компасы вышли из строя, кормовой пулемет «Кольт» сорвало с тумбы. Взрывной волной за борт сбросило трех красноармейцев, которых подобрал сторожевой катер.

В 20.45 «Грузия» подверглась атаке 12 торпедоносцев, сбросивших около 20 торпед. Одна из них прошла под днищем в районы ходового мостика, а от остальных транспорт уклонился. Проходя над судном, «хейнкели» поливали его палубу пулеметным огнем. Осушительная система не справлялась с откачкой воды из туннелей гребных валов. В помощь команде выделили 70 красноармейцев, которые отливали воду ручными помпами и ведрами. В 40 милях от подходной точки фарватера № 3 «Т-409», включив кильватерный огонь, повел за собой транспорт. К 22 часам трюмы № 3 и 4 оказались заполненными водой, в воде работали также гребные валы. В 03.30 затопило румпельное отделение, иллюминаторы кают 2-го класса оказались в воде, но, несмотря на это, «Грузия» продолжала идти своим ходом и в 04.30 вошла в Севастопольскую бухту. С трудом развернувшееся в Южной бухте на траверзе Минной пристани судно встретил буксир «СП-2» и начал принимать концы для буксировки. В этот момент «Грузия» была внезапно атакована одиночным разведывательным Ju-88, который добился прямых попаданий двух SC500 в машинное отделение. Транспорт сразу же начал погружаться кормой с быстрым нарастанием крена на правый борт. Вслед за этим взорвались котлы или часть боеприпасов. Разломившись пополам, теплоход быстро пошел ко дну, большая часть находившихся на нем людей погибла. Из перевезившихся боеприпасов в последующие дни при помощи водолазов удалось спасти только 38 тонн. Гибель на борту «Грузии» примерно 500 тонн снарядов поистине нокаутировала советскую оборону. На береговых батареях еще оставалось некоторое количество снарядов, но полевая и особенно зенитная артиллерия расстреляли почти все, что имелось к началу штурма.

В ночь на 14-е Октябрьский дал телеграмму: *«Елисееву (начальник штаба ЧФ, руководивший действиями кораблей из баз Кавказа. — М.М.), копия Исакову.*

Положение с людьми и особенно боезапасом на грани катастрофы, 76 мм для ЗА осталось по 15 снарядов на орудие. Бои продолжаются жестокие. Надо еще раз пойти на риск направить мне крейсер «М» («Молотов». — М.М.), который доставит хотя бы 3000 человек маршевого пополнения, прошу

вооружения и максимум комплектов боезапаса, что я просил в своих телеграммах.

Срочно шлите, жду».

С этого момента главная сила отражения вражеских наземных атак — артиллерия — стала снабжаться исключительно «с колес». Это означало, что в течение дня она могла отстрелять только то количество снарядов, которое было доставлено боевыми кораблями и подводными лодками в течение предшествующей ночи. При этом эти боеприпасы еще следовало успеть распределить и доставить до рассвета на линию фронта, поскольку сделать это в течение дня из-за господства вражеской авиации становилось все затруднительней.

Вернемся к событиям трагического 13 июня.

Не удалось избежать гибели и высланному навстречу «Грузии» тральщику «Т-413». В 0 часов он вышел навстречу конвою, но в темноте разминулся с ним и остался на позиции ожидания близ мыса Фиолент. Странно, но даже после того, как конвой вошел в Севастопольскую бухту и «Грузия» была потоплена, «Т-413» так и не получил приказа вернуться в порт. Утром он был обстрелян батареей противника из района Балаклавы, после чего командир решил встать в мертвой зоне под берегом, чтобы дать команде спокойно пообедать. Принять пищу не успели — в 11.15 внезапно появились две группы Ju-87 до 15 машин в каждой. В считанные минуты корабль получил четыре прямых попадания, не считая повреждений от близких разрывов. Такой дозы хватило бы даже эсминцу, и уже через полчаса «Т-413» затонул.

С рассвета немцы продолжили наступать по всему фронту. Колонны бомбардировщиков с небольших высот продолжали наносить удары не только по опорным пунктам и артиллерийским позициям, но по любым сколько-нибудь заслуживающим внимание целям. *«А враг неистовствует, — вспоминал Жидилов. — С рассвета дотемна воют над головой фашистские самолеты. Наши походные кухни стоят с погашенными топками: чуть покажется дымок — сверху падают бомбы. В течение дня кухня четвертого батальона трижды подвергалась ударам с воздуха, пока от нее ничего не осталось. Только к вечеру начальнику продовольственного снабжения батальона удалось организовать приготовление обеда, используя плиту в одном из полуразрушенных домов на Лабораторном шоссе. «Противник перешел к подавлению походных кухонь», — появляется запись в нашей оперативной сводке».*

Под прикрытием мощного огневого вала немецкая пехота

продолжала развивать наступление в южном направлении от станции Мекензеевые горы. «13 июня, — писал в мемуарах Манштейн, — храбрым солдатам 16-го пехотного полка 22-й дивизии (командир полка полковник фон Холтитц) удалось овладеть фортом «Сталин», перед которым зимой было остановлено наступление полка. Дух нашей пехоты можно видеть на примере одного раненого из этого полка. Указывая на свою раздробленную руку и перевязанную голову, он говорит: «Это не так уж плохо — зато в наших руках «Сталин»!»

Уважаемый читатель, прочитав эти строки, вы, наверное, представили массивное сооружение с бетонными дотами, бронеколпаками и подземными потернами. И напрасно. На самом деле столь «грозное» название носила 365-я зенитная батарея 110-го зенитного полка. Орудийные площадки 76-мм зенитных орудий действительно были бетонированными и углубленными в землю примерно на метр, но в остальном батарея не имела никаких долговременных сооружений. С первого дня немецкого наступления она ежедневно подвергалась ожесточенному обстрелу и бомбардировкам. Первый командир батареи Матвеев был несколько раз ранен. Ему оторвало руку, ранило в голову, в бок, но он продолжал командовать батареей и убыл с позиции только 10 июня, когда из-за потери крови окончательно потерял сознание. С этого момента батарею возглавил лейтенант Иван Пьянзин. С 10 июня уцелевшие пушки вели огонь по немецким штурмовым орудиям на подступах к станции, заметно сдерживая вражеское продвижение. Удалось отбить все атаки и 12 июня, после чего немцы разработали для захвата батареи специальный план. Дальнейшие их действия были описаны в «Дополнениях к докладным запискам об иностранных укреплениях» инспектора инженерных и крепостных войск вермахта от 1 апреля 1943 г.:

«Атака полевых укреплений была назначена на 13 июня и поручена 744-му саперному батальону. Волчья балка и железнодорожная колея позволили в непосредственной близости от батареи подтянуть тяжелую и сверхтяжелую артиллерию. Однако, несмотря на сокрушительный огонь, ликвидировать поверхностную оборону и уничтожить все опорные точки не удалось. В 3 часа утра 3-я рота 744-го батальона, эшелонированная в два ударных отряда, которые, в свою очередь, состояли из двух ударных и одной вспомогательной групп, прорвала без предварительной артиллерийской подготовки проволочные заграждения восточного склона. В это время с севера были подтянуты орудия, обстрелявшие опорные пунк-

ты и принявшие на себя сильный обстрел обороняющихся частей. Из-за того, что одно из орудий, предназначенных для поддержки атаки, было установлено чересчур далеко и дым мешал его расчету распознать переднюю линию, атака не развивалась намеченными темпами. Атакующая часть с огнеметом должна была залечь, огнемет был разбит. Тем не менее группе под командованием трижды раненного ротного командира удалось уничтожить стрелявшую зенитку. Два фельдфебеля, принявшие на себя командование саперной ротой, рывком продвинули части через заградительный огонь, который противник открыл из крупнокалиберных орудий.

В результате второй атаки, после ожесточенной рукопашной схватки, главным образом с помощью связок ручных гранат удалось овладеть центром позиции. Во всех опорных пунктах противник сражался до последнего человека. В одном из них, довольно большом по размеру (на самом деле земляном караульном помещении. — **М.М.**)> но издали плохо различимом, защищались 38 большевиков под руководством двух комиссаров. Этот пункт был забросан гранатами, и с уничтожением его гарнизона сломлено последнее сопротивление».

А вот взгляд с нашей стороны — письмо краснофлотца 61-го зенитного полка ЧФ И.К. Ванюшенко:

«9 июня 1942 года 40 человек бойцов под командованием лейтенанта Пустынцева Бориса Степановича были направлены для подкрепления на 365-ю зенитную батарею. К рассвету 10 июня со стороны Северной бухты мы прибыли на огневую позицию 365-й батареи. В первой половине дня 12 июня я был ранен в обе ноги. Меня положили в бывшее караульное помещение, где уже находились раненые бойцы.

13 июня во второй половине дня позиция батареи была занята немцами. Мы, раненые, т.е. я, Михалев Василий Иванович — жив, Марченко — жив, Шепелев — там погиб, Шмаль — умер там, оторваны были руки, истек кровью, Шелег Иван Илларионович — жив и другие три бойца, фамилии их не помню, находились в этой землянке и организовали оборону.

Немцы стреляли по землянке из автоматов, пулеметов, бросали в землянку гранаты, которые мы выбрасывали обратно. Тогда немцы опустили сверху над входом в землянку большую связку гранат, которые взорвались, разрушили землянку и привалили нас всех. Немцы, видимо, решили, что мы все погибли, и ушли с позиции.

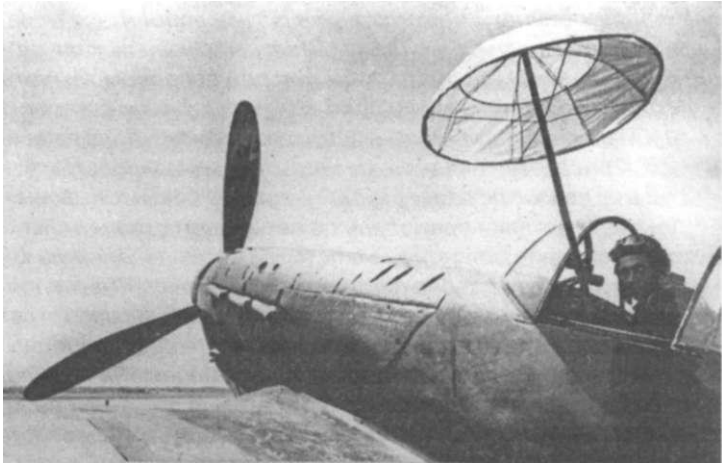
Оставшиеся в живых, я, Шелег, Михалев, Марченко, с на-

отуплением темноты помогли друг другу освободиться от завалов и перевязали раны. Так как Шелег и Михалев оказались здоровее нас, мы решили, чтобы они под покровом темноты добрались до штаба полка и доложили о состоянии батареи.

Я и Марченко оставались в землянке, так как не могли двигаться. К рассвету 14 июня я, помогая Марченко, ползком выбрался из района позиции в кусты и потом добрался к своим».

То, что зенитчики сражались до последнего, свидетельствуют и последние полученные с батареи сигналы. Днем на командный пункт дивизиона поступило сообщение: «Танки противника расстреливают нас в упор, пехота забрасывает гранатами. Прощайте, товарищи! За Родину, вперед к победе!», а вскоре после этого в 15.18: «Отбиваться нечем. Личный состав весь выбыл из строя. Открывайте огонь по нашей позиции, по нашему КП». 24 июля указом Президиума Верховного Совета лейтенанту Пьянзину было присвоено звание Героя Советского Союза. Вместе с тем падение 365-й батареи обнажило фланг 30-й бронированной батареи и дало немцам выгодные исходные позиции для штурма укреплений Северной стороны, построенных еще в годы Крымской войны (немецкие названия «Урал», «Волга», «Сибирь»). Манштейн выдал взятие форта «Сталин» за стратегический успех, свидетельствующий, что силы обороняющихся на исходе и перелом близок. Это помогло ему убедить Гитлера выделить в распоряжение 11-й армии еще три пехотных полка и не перебрасывать VIII авиакорпус под Харьков до достижения решающего успеха под Севастополем, что должно было бы произойти, не передвинь Гитлер дату наступления по плану «Блау» с 20 июня на неопределенный срок.

Летчики авиагруппы СОРа, насколько могли, пытались облегчить положение своих войск на земле, но из этого мало что вышло. Днем штурмовики трижды (13 вылетов Ил-2, 7 И-16, 2 И-153 в сопровождении 26 Як-1 и 7 И-16) вылетали для нанесения ударов по противнику и, по докладом, уничтожили 13 танков, 5 автомашин, минометную батарею и до роты пехоты. Эти данные вызывают большие сомнения, поскольку, используя новую тактику, немцы оказали в воздухе эффективное противодействие. «И вот 13 июня, поднявшись на выполнение своей основной задачи, — вспоминал К.Д. Денисов, — нам пришлось драться только с истребителями. Преимущество было на стороне противника, поскольку он непрерывно наращивал усилия в воздухе за счет подкрепления с ближайших ав-



**Многочасовое ожидание команды на взлет по тревоге заставляло летчиков ВВС Черноморского флота придумывать импровизированные средства защиты от палящего солнца
(фото из архива Г.Ф. Петрова).**

родромов. У нас же такие возможности были предельно ограниченными.

Это был один из тяжелейших боев за время третьего штурма Севастополя, продолжавшийся от взлета и до посадки. Лейтенанты Александр Филатов и Иван Шматко сбили по одному Me-109; потери 45-го полка составили три Як-1. Шматко и старший сержант Вазьян спаслись на парашютах, а вот лейтенант П. А. Ушаков погиб». Кроме того, пропали без вести два «яка» 6-го гиап (пилоты Камышан и Лещенко), был сбит «мессершмиттами» Ил-2 капитана Карпова и разведчик Пе-2 капитана Чеботарева. Эти семь сбитых самолетов превратились в докладе пилотов II/JG77 в 14! Три на свой счет записал обер-лейтенант Фрейтаг (54 — 56-я победы), по две — обер-лейтенант Хакль (61 и 62-я победы) и фельдфебель Рейнерт (52 и 53-я победы). Сетц, который также участвовал в этих боях, вспоминал:

«Сегодня снова был тяжелый день. С рассвета я со своими «птицами» располагался на лугу в непосредственной близости у линии фронта. Солнце жарило целый день. Умываясь потом, нам, чтобы выдержать все это, приходилось экономить при-

везенный с собой кофе. Единственную тень давали только крылья наших «птиц». Наш пункт управления был вынесен так далеко вперед, что с него был виден русский аэродром. Оттуда нам сразу же давали сообщение, если русские стартовали. С этого места мы оказывались там через 3 минуты. В трех ожесточенных воздушных боях мы сбили сегодня 14 штук. У парней (русских. — . М.М.) действительно крепкие нервы — каждый день они видят, как их товарищи, охваченные огнем, падают с неба, и каждый день они продолжают так же лихо летать. С Кавказа прибывают все новые и новые. Во время первого воздушного боя после 4 часов я сбил свой 77-й самолет. Около полудня они снова попытались. При этом я, к сожалению, загнал только двух, которые потом прикончили мои люди».

Немцы в этих боях потерь не понесли. За весь день 13-го они числят среди утрат только два «мессершмитта» группы III/JG77, пострадавших по небоевым причинам (один из них разбился вместе с летчиком), один из группы II/JG3, якобы сбитый зенитной артиллерией в районе Фороса, пропавший без вести над морем He-111 из II/KG26 и сбитый зенитками «юнкере» из I/KG76 (экипаж спасся). Другой «юнкере» из III/LG1 разбился при посадке в Евпатории (потерян на 45%). Фактически события 13 июня ознаменовали окончание перелома в воздушной битве — с этого момента больше половины, а иногда даже и 100% вылетов самолетов 3-й ОАГ стало приходиться на темное время суток.

Бои в последующие несколько дней продолжались по предыдущему сценарию: немецкие войска, поддержанные точечными ударами артиллерии и авиации, продолжали прогрызать советскую оборону, советские войска, лишённые поддержки своих артиллерии и авиации, храбро удерживали свои позиции и погибали под ударами врага. О силе вражеских ударов говорят хотя бы следующие цифры: с 13 по 17 июня включительно самолеты VIII авиакорпуса произвели 3899 самолето-вылетов (примерно 780 в день) и сбросили 3086 тонн бомб. Несмотря на то что общее количество вылетов сократилось, их точность резко увеличилась, и потери советских войск из-за бомбардировок по сравнению с первыми днями штурма заметно возросли. Немцы постепенно окружали 30-ю батарею, вклинились в оборону I сектора по Ялтинскому шоссе. При этом в их войсках вполне отчетливо ощущались усталость и изнурение, так что командование СОРа не покидали надежды, что вражеское наступление вот-вот выдохнется.

Тем временем в воздухе немцы продолжали пожинать пло-

ды своего господства. 14 июня 3-я ОАГ предприняла всего две попытки проштурмовать войска противника перед фронтом I сектора. Обе они завершились воздушными боями с численно превосходящим противником. На свой аэродром не вернулись «илы» майора Кичигина и лейтенанта Галошвили, «ишачки» лейтенантов Урядникова и Журавлева, «чайка» летчика Мизикина. Все пилоты, кроме Урядникова, пропали без вести, а он сам умер от ран уже в госпитале. С немецкой стороны в боях участвовали летчики групп III/JG3 и III/JG77, которые доложили о двух и десяти победах соответственно. Сами они потерь не понесли. Тем не менее возвращавшиеся с прикрытия штурмовиков советские истребители атаковали и повредили один «юнкере» из состава III/LG1, пилот которого был ранен. На следующие сутки 3-я ОАГ совершила 86 самолетовылетов, но все они пришлось на ранние часы до восхода солнца. Днем же над Севастополем немецкая авиация впервые господствовала безраздельно.

Тем не менее ей не удалось предотвратить прорыв в Севастополь крейсера «Молотов». Этот корабль в сопровождении эсминца «Безупречный» принял на борт вторую часть 138-й стрелковой бригады и максимум боезапаса, который можно было разместить на палубе и во внутренних помещениях так, чтобы его можно было быстро выгрузить. Благодаря ухудшившимся погодным условиям и подходу к Севастополю с юго-западного направления корабли проскочили между ячейками сети немецкой воздушной разведки и в 23.59 15 июня ошвартовались в Севастополе. Швартовка затруднялась 6-балльным южным ветром. На причалах не оказалось палов для закрепления швартовых, поскольку они были ранее уничтожены в ходе бомбардировок. Не имелось в базе и буксира, который помог бы завести к причалу корму крейсера. Буксир накануне был потоплен при артиллерийском обстреле. Несмотря на все эти осложнения, корабли ошвартовались к причалам и начали быстро разгружаться. Пехотинцы бежали по сходням на причал, матросы бегом подносили ящики с боезапасом к разгрузочным лоткам, несли на корабль носилки с ранеными. К 01.15 16 июня разгрузка закончилась. За один час с крейсера было высажено 3175 бойцов с вооружением, выгружено 563 т грузов, включая 523 тонны боеприпасов. По времени это явилось рекордом разгрузки.

Приняв на борт 1868 раненых и 1040 эвакуируемых, «Молотов» и «Безупречный» в 02.30 вышли в море. На курсе ингерманского створа они обстреляли боевые порядки против-

ника в Бельбекской долине. С поворотом на рекомендованный курс херсонесской мерной линии «Молотов» открыл огонь по населенным пунктам Морозовка и Пионерское, а «Безупречный» — Черноморское. При этом крейсер выпустил 150 снарядов, а эсминец — 240. Обратный переход прошел без осложнений.

16-го после приведения части поврежденных самолетов в рабочее состояние летчики 3-й ОАГ предприняли попытку вернуть инициативу в воздухе себе. Накануне, 14 июня, вышел указ Президиума Верховного Совета, которым ветераны Севастопольской авиагруппы летчики-истребители подполковник Н.А. Наумов, майор К.Д. Денисов, капитаны М.В. Авдеев, К.С. Алексеев, ст. лейтенант Г.В. Москаленко и лейтенант Ф.Ф. Герасимов (последний прославился полетами на У-2 в партизанский лагерь), а также командир звена 18-го шап ст. лейтенант М.Е. Ефимов были награждены званиями Героев. Высокое звание ко многому обязывало, и пилоты постарались оправдать его. Денисов выдвинул предложение, поддержанное Наумовым, производить вылет больших групп истребителей в сторону моря, имитируя перелет на Кавказ, чтобы затем, набрав над морем высоту, стремительно атаковать большой группой со стороны солнца действовавшие без прикрытия немецкие бомбардировщики. Первоначально командующий ВВС ЧФ Ермаченков был против, но 16-го все-таки разрешил опробовать новый прием. В тот день в воздух поднялось 17 «яков», которые, по докладам, сбили по одному Ju-88, Ju-87 и Bf-109. Ответным огнем немцы подбили два Як-1, которые тем не менее смогли совершить успешные посадки на своей территории. Обе стороны заметно завысили свои успехи (немецкие пилоты доложили о сбитии семи советских машин) или полностью скрыли свои потери. Что же касается советских штурмовиков, то после понесенных ранее потерь они совершили всего три вылета, в которых приняли участие в общей сложности семь Ил-2, три И-16, три И-153 и два И-15бис. Один из И-16 разбился при посадке, что же касается немцев, то они, по докладам пилотов, лишились пяти автомашин, четырех минометных батарей и двух пехотных рот.

Вечером того же дня Октябрьский радиовол Буденному: *«Ввиду того, что авиация противника непрерывно штурмует наши войска, а наша малочисленная авиация не в силах действовать против сухопутных войск противника, [прошу] организовать удары авиации с Кавказа по вражеским боевым порядкам днем в I секторе, в районе совхоза Благодать, дерев-*

ни Камары и высот в Балаклавской долине». Но разве могла 5-я воздушная армия, соединения которой незадолго до того потерпели жестокое поражение в боях на Керченском полуострове, оказать помощь Севастополю, к тому же в дневные часы, когда немецкие самолеты буквально заслоняли защитникам города солнце?

Было бы неправильно считать, что находившаяся на Кавказе советская авиация бездействовала совершенно. Каждую ночь ее самолеты вылетали на бомбометание по аэродромам противника, а с 16-го числа и для удара по войскам перед передним краем. С этой целью ВВС ЧФ за период третьего штурма произвели 262 самолето-вылета (42 на ДБ-3, 182 на СБ, 23 на МБР, 11 ГСТ, 4 на МТБ) и сбросили 236 тонн бомб. Некоторые экипажи ДБ-3 и СБ, ранее имевшие практику посадки на Херсонесском аэродроме, после первого удара садились там, подвешивали бомбы и снова вылетали на задание. Таких посадок за ночь могло быть две-три, в то время как отдельные экипажи бомбардировщиков 3-й ОАГ успевали совершить за ночь до пяти вылетов.

Особенного внимания заслуживают действия МБРов 119-го мрп. С 7 июня две эскадрильи 119-го мрп перебазировались на находившееся на Таманском полуострове Чикское водохранилище. Расстояние оттуда до Севастополя составляло около 450 километров, полетное время такого задания — 6,5 часа, что занимало практически все летнее темное время. Бомбовая нагрузка самолетов ограничивалась 200 кг бомб. С 7 по 22 июня самолеты полка произвели по различным объектам в Крыму 150 самолето-вылетов, затратив на это 785 летных часов.

Кроме того, еще 25 вылетов было совершено для ударов по аэродромам и 102, большей частью дневных, — по портам южного берега Крыма, где базировались блокадные силы противника — катера и сверхмалые подводные лодки. Действия морских летчиков усиливала 5-я воздушная армия (в первую очередь приданная ей 113-я дивизия АДД), совершившая в течение июня 632 самолето-вылета на объекты в Крыму. Тем не менее немцы практически не понесли потерь при ударах по аэродромам, хотя 19 июня в Ялте повреждения в результате воздушного налета получили две итальянские подлодки и торпедный катер. Увы, заметно облегчить положение обороняющихся таким способом не удалось.

Примерно то же можно сказать о ночных полетах У-26 и УТ-16 23-го шап Севастопольской авиагруппы. С 25 мая по 1 июля они совершили 1061 самолето-вылет, или ровно треть

от того, что произвели пилоты 3-й ОАГ. До 22 июня на позиции противника было сброшено около 45 тонн осколочных и зажигательных бомб, 231 РС и 623 ампулы КС. Немцы сбрасывали в 20 раз больше в течение одного дня. В их материалах практически отсутствуют упоминания о работе ночных штурмовиков и бомбардировщиков. Только Манштейн в мемуарах признался: *«Через несколько дней небольшая оперативная группа штаба армии выехала на Севастопольский фронт и расположилась на КП в татарском селении Юхары-Каралез. Оно было живописно расположено в глубоком горном ущелье. Тем не менее Советы, видимо, все же установили, что здесь расположился штаб со своей рацией (информации о месте нахождения штаба 11-й армии СОРа не имел. — М.М.). Каждый вечер появлялся их дежурный летчик со своей старой «швейной ашиной», чтобы сбросить несколько бомб — к счастью, без всякого успеха».* Судя по дневниковым записям Рихтгофена, перед ним несколько раз возникал вопрос об организации перехвата советских ночных бомбардировщиков, но каждый раз в связи с низкой эффективностью их действий ничего не предпринималось.

17 июня вошло в историю героической обороны Севастополя как день окружения противником 30-й батареи и вклине-



Немецкие солдаты обследуют орудия 30-й береговой батареи. Одна из башен батареи якобы была выведена из строя прямым попаданием бомбы, сброшенной с Ju 87.

ния в позиции I сектора в районе совхоза «Благодать». Особенно ожесточенные бои развернулись в районе батареи, поскольку именно на этот участок Манштейн бросил свежую 46-ю пехотную дивизию, прибывшую из района Керчи. Батарея расстреляла все свои снаряды, и примерно в это же время при очередном налете Ju-87 M/StG77 обер-лейтенант Мау (Maud) добился попадания тяжелой авиабомбой в одну из двух бронированных башен, после чего она якобы прекратила огонь. Другая башня была выведена из строя еще раньше в результате попадания снаряда, выпущенного 600-мм мортирами ОТОрП и ООдинП. Ранее башни четыре раза выводились из строя огнем противника, причем каждый раз сроком не больше чем на сутки. Даже если предположить, что башня прекратила огонь не из-за израсходования снарядов, а из-за попадания бомбы, сброшенной Мау, то никто не может дать ответа на другой вопрос: было ли это повреждение фатальным или устранить его помешала вражеская пехота, овладевшая на следующий день надземными сооружениями? В трехэтажном подземелье, несмотря на непрекращающийся штурм немецких саперов и применение отравляющих веществ, гарнизон батареи дрался до 24 июня.

В течение дня дважды советские штурмовики небольшими группами (три и шесть Ил-2) пытались вмешаться в ход наземного сражения. Им удалось избежать перехвата, но не потерь. Сразу после взлета упал в море Ил-2 ст. лейтенанта Покидова. Причина происшествия так и осталась невыясненной, но наиболее логично предположить, что самолет был поврежден в момент взлета непрекращающимся артобстрелом. Другая катастрофа произошла при возвращении. При посадке Як-1 45-го иап старшина Чайка на большой скорости врезался в капонир, где стоял «як» командира 3-й ОАГ. Оба самолета сгорели. Осмотр тела летчика показал, что он был дважды ранен, по-видимому, огнем с земли во время прикрытия штурмовиков. Третий «як», который садился следом, пытаясь избежать столкновения с аварийными машинами, зацепился крылом за капонир и был полностью разбит. Его пилот отделался ранениями.

Десятка «яков» 6-го гвардейского и 45-го полка попыталась продолжить борьбу за господство в воздухе, используя прием, испытанный накануне. Над линией фронта они атаковали Hs-126 (по докладу, сбит), но на выручку корректировщику немедленно пришли «мессершмитты» из III/JG77. Те, по докладам, сбили четыре советские машины, которые на прак-

тике обернулись единственным Як-1 6-го гиап. Летчик Епошин погиб. Таким образом, в течение дня советская сторона лишилась четырех истребителей и штурмовика. На смену им с Кавказа прилетели только три Ил-2.

На следующий день исправных истребителей хватило только на то, чтобы сопроводить штурмовики. В первом же вылете группа, состоявшая из семи Ил-2, двух И-16, двух И-153 в сопровождении 11 «яков», еще не долетев до цели, вступила в бой с 20 «мессершмиттами» III/JG77, которые вел в бой сам командир эскадры капитан Голлоб. Немцы записали на свой счет шесть сбитых самолетов, причем два сам Голлоб (104 и 105-я победы). Реально советская сторона потеряла Ил-2 лейтенанта Мишина (побит и сел на своей территории, но потерян при отходе), «яки» летчиков Надилова, Гунатешвилко и Труфанова. Труфанов отделался ранениями, а остальные пилоты истребителей погибли. Кроме того, был побит один И-153. Немцам этот успех ничего не стоил. Другой трагической потерей дня для 3-й ОАГ стала гибель командира эскадрильи СБ майора Тишулина. При рулежке по аэродрому его бомбардировщик врезался в капонир, загорелся и взорвался (в капонире сгорел И-15бис). По-видимому, причиной катастрофы стал осколок, повредивший шасси. Воюя в составе Севастопольской авиагруппы с марта 1942 г., майор Тишулин успел совершить более сотни боевых вылетов, нанеся врагу немалый урон.

В этот день, 18 июня, части 54-го корпуса овладели почти всеми советскими позициями на Северной стороне, кроме Северного укрепления перед входом в Севастопольскую бухту и узкой полосы земли вдоль берега самой бухты. Ее, опираясь на скальные укрытия, продолжали удерживать остатки войск IV сектора, куда влились моряки авиабазы, обслуживавшей гидроаэродромы в бухтах Матюшенко и Голландия. Уцелевшие летающие лодки перебазировались в Казачью бухту, но в связи с отсутствием там подготовленных спусков и укрытий организовать оттуда боевую работу не удалось. 20 июня немцы уничтожили там два МБР, после чего остатки 116-го мрап передислоцировались в Геленджик. В начале июля он передал оставшиеся у него семь летающих лодок в 119-й мрап, а 4 сентября был расформирован.

Немецкая авиация, как и раньше, действовала на направлениях ударов своих войск. В тот день она потеряла два Ju-88 — один из I/KG51, другой из III/LG1, причем два авиатора погибли, трое спаслись, а трое попали в плен. Такова была

плата за нанесение ударов с малых высот, где небронированные бомбардировщики были весьма уязвимы даже для огня простого стрелкового оружия.

В ночь на 19-е Октябрьский докладывал в Ставку ВГК:

«Героический Севастопольский гарнизон продолжает истреблять врага, рвущегося в город. Семнадцать суток отбиваются яростные бомбо-артиллерийские, а затем с 7.06.42 пехотно-танковые атаки. За это время мы также понесли большие потери, которые исчисляются в 22 000 — 23 000 человек. Враг понес потери самое малое в три-четыре раза больше нашего. Несмотря на эти огромные потери, враг, имея абсолютный перевес и господство в воздухе и танках, продолжает огромное давление. Враг уничтожает наши подразделения в окопах бомбоударами, а затем, прорываясь танками, захватывает территорию. Таким образом, врагу удалось на южном участке узкой полосой по Ялтинскому шоссе дойти до высоты 53,5 — памятника Балаклавскому сражению, где он трое суток истребляется, но не может пройти дальше, но зато на северном участке противник сегодня подошел вплотную к северным укреплениям, занял Бартеневку, Братское кладбище, тем самым поставил под удар вплоть до минометного огня весь город и лишил нас возможности пользоваться Северной и Южной бухтами.

Из всей обстановки видно, что на кромке северной части Северной бухты остатки прижатых наших войск долго не держатся и будут истреблены немецкой авиацией.

Наш следующий рубеж борьбы — южное побережье Северной бухты, гора Суздальская — Сапун-Гэра — высота Карагач, где есть еще наши войска. Продолжаем создавать глубину обороны. До постепенного перехода на эту линию обороны продолжаем удерживать всю занимаемую на сегодня линию обороны. Переход на указанную линию обороны будем вынуждены сделать, если немедленно не получим помощи. Что нам немедленно нужно:

1. 10 000 маршевого пополнения, Из них половина вооруженных.

2. Вывезти раненых, число которых достигло 12 000 и которых некуда класть, не хватает медсостава, медимущества.

3. Усилить зенитной артиллерией.

4. Дать хотя бы 25 самолетов Як-1 и 10 штук Ил-2.

5. Немедленно поставить на линию Кавказ — Севастополь 20 обещанных самолетов «Дуглас» с ночными экипажами, так как подавать маршевое пополнение, все снабжение и

вывозить раненых можно теперь только самолетами-ночными и подводными лодками.

Докладывая вышеизложенное, прошу неотложной помощи».

Но транспортные самолеты все не прибывали, а немецкая авиация и легкие силы флота продолжали довольно эффективно осуществлять морскую блокаду Севастополя. На рассвете 18-го их самолет-разведчик обнаружил в 65 милях от побережья Турции лидер «Харьков». Накануне вечером корабль вышел из Новороссийска, имея на борту маршевое пополнение, груз боеприпасов и продовольствия. Несмотря на большое расстояние до цели, 12 «юнкеров» из III/LG1 сумели обнаружить лидер и прицельно сбросить бомбы. Одна из них взорвалась в непосредственной близости от кормы. Корпус дал течь во многих местах, затопило артиллерийский погреб, из-за повышения солености котельной воды «Харьков» остановился. Поскольку часть водоотливных средств вышла из строя, не удалось воспрепятствовать поступлению воды в машинные и котельные отделения. В ход были пущены все средства откачки вплоть до обычных ведер, которыми работали солдаты маршевого пополнения. Лидер находился без движения на протяжении целых четырех часов. К счастью, в это время немцы не нанесли повторного удара. Ценой огромных усилий затопление удалось остановить, а затем и полностью откачать воду. Вскоре корабль дал ход одной машиной. О продолжении прорыва в Севастополь не могло быть и речи, и 19 июня «Харьков» в сопровождении лидера «Ташкент» прибыл в Поти. Осмотрев его повреждения, специалисты судоремонтного завода заявили, что экипаж сделал невозможное.

Тем временем в ночь на 18 июня в Севастополь прорвался транспорт «Белосток» (2048 брт; перевез 360 солдат, 200 т боеприпасов и 100 т других грузов). С 6 часов утра начались единичные налеты самолетов противника и обстрел тяжелой артиллерией. К 8 часам весь боезапас был выгружен и доставлен на передовую. Выгрузка же остальных грузов продолжалась весь день. В 12.30 в причал попала авиабомба, осколки которой изрешетили надстройки «Белостока». Несмотря на задымление стоянки транспорта, бомбардировки не прекращались, и всего в течение дня на небольшом расстоянии от судна упало около 300 авиабомб и снарядов. Чудом ему удалось избежать гибели или тяжелых повреждений.

В 20 часов началась погрузка раненых. Требовалось принять 500 раненых и 200 человек эвакуируемых. Очередная бомбежка разогнала скопившихся на причале людей, разбежались

даже легко раненые, уже находившиеся на судне. В этот налет на «Белостоке» разбило спасательный бот и порвало носовые швартовы. Не теряя самообладания, команда транспорта вновь завела на причал швартовы и возобновила посадку людей.

В 22 часа «Белосток», закончив погрузку, отошел от причала и направился к бонам. На траверзе Стрелецкой бухты теплоход присоединился к поджидавшему его конвою. Катастрофа произошла на исходе второго часа ночи 19 июня. После выхода в открытое море наблюдатели с «Белостока» обнаружили след торпеды, выпущенной немецким торпедным катером «S 102». Капитан мгновенно скоординировал рулевому «Право на борт!», но уклониться удалось только от первой из двух торпед. Транспорт получил большую пробоину в районе 1-го и 2-го трюмов и, продержавшись на воде три минуты, затонул в 20 милях южнее мыса Фиолент. Подошедшие к месту гибели транспорта малые охотники начали подбирать из воды плавающих людей. В этот момент вражеский торпедный катер выпустил две осветительные ракеты и открыл пулеметный огонь. Отогнав его, малые охотники продолжали спасение людей. И все-таки в результате гибели судна погибло около 650 человек. «Белосток» стал последним грузовым судном, прорвавшимся в Севастополь. К этому моменту единственный оставшийся в распоряжении командования ЧФ быстросходный транспорт «Анатолий Серов» стоял в ремонте, после повреждений, полученных 24 мая в Севастополе, к тому же днем 19 июня немецкие войска вышли к берегу Северной бухты, сделав невозможным разгрузку в гавани.

Примерно в 4 часа утра, когда остатки конвоя возвращались в Новороссийск, последовали налеты авиации противника. Зная, что в составе каравана на момент выхода имелся крупный транспорт, немецкое командование с рассвета бросило на конвой 37 «юнкерсов» KG76, 14 из III/LG1, 27 из StG77 и семь «хейнкелей» из II/KG26. Бывшему эскорту транспорта — тральщику «Т-408» («Якорь») и пяти сторожевым катерам — лишь чудом удалось избежать уничтожения. Налеты продолжались в общей сложности 3,5 часа. Подавляющее большинство их было направлено против «Т-408», который немецкие летчики приняли за эсминец. Благодаря успешному маневрированию и интенсивному зенитному огню прямых попаданий удалось избежать. При разрыве первой серии бомб вблизи носовой части корабля от сотрясений корпуса в носовой шкиперской кладовой произошел обрыв проводов, вызвавший короткое замыкание и пожар. С огнем справились

довольно быстро. От разрыва следующей серии бомб вышло из строя электрическое управление рулем, заклинив его в положении «право на борт», по палубе разлилась кислота дымовой аппаратуры. В течение 12 минут, работая в противогазах, экипаж сумел восстановить ручное управление рулем. Из-за затопления топливных цистерн левого борта возник крен в 8 — 13 на левый борт. При третьей атаке командир тральщика застопорил машины и дал полный назад. В этот момент отказал левый двигатель, так как в топливо через разошедшиеся швы цистерн попала вода. При разрыве бомб в районе носового машинного отделения тральщик подбросило и ударило о воду, затем еще раз, но с меньшей силой. Корпус испытал сильнейшую вибрацию, а у экипажа сложилось впечатление, что корабль вот-вот развалится на части.

Для выравнивания крена механик корабля приказал откачать соляр из цистерны левого борта и затопить креновые отсеки правого борта, перенеся туда же часть твердых грузов. Этими мероприятиями удалось уменьшить крен до 3. Затопливаемые отсеки непрерывно осушались, тем не менее к 07.23 вода заполнила коридор валов. Из-за обводнения смазочного масла перегрелись главные двигатели и их подшипники. В 07.28 вновь последовал налет бомбардировщиков, и «Якорь» получил дополнительные повреждения: упал за борт подъемный кран, затопило ахтерпик и повредило радиостанцию. Крен на левый борт достиг 12, корабль принял 150 тонн воды. Несмотря на тяжелое положение, тральщику пришлось взять на буксир два поврежденных катера. Совместным огнем они отразили последний удар. Считалось, что в ходе многочасового боя СКА-045 сбил один и повредил еще один Ju-88, что немцы категорически отрицают. К счастью, в этот момент налеты прекратились, и постепенно экипажу тральщика удалось локализовать все повреждения. Только на следующий день отряд достиг Туапсе. Ремонт «Т-408» продолжался до конца октября.

19 июня войска Манштейна продолжали развивать успех на Северной стороне. Штурмовые орудия прорвались к берегу Северной бухты в районе бухты Голландия и теперь могли вести огонь по городу прямой наводкой. Безусловно, у них нашлись более важные дела, но часть самолетов VIII авиакорпуса подвергла город новой бомбардировке, впервые использовав новейшие 250-кг зажигательные бомбы Flabo250. Рихтгофен с восторгом писал в своем дневнике, что целый город превратился в море огня, а облако дыма над ним поднялось

на высоту 1500 м и вытянулось на расстояние 150 км на восток, достигнув Феодосии! Наносились удары и по аэродрому Херсонесский маяк, где в течение дня бомбами и снарядами были уничтожены один Як-1 и один И-153, повреждены «чайка», «ишачок» и У-26, погибли два летчика. Один из взлетающих И-16 получил прямое попадание снаряда и взорвался, летчик Бабиец погиб.

В этот же день решилась судьба и некогда грозной защитницы Херсонесского аэродрома — плавучей батареи «Не тронь меня». Вот как в своей книге «Эскадра KG51 «Эдельвейс» описывал ее потопление немецкий историк Вольфганг Дирих (Dierich W. Kampfgeschwader 51 «Edelweiss». Stuttgart, 1973):

«Стоит упомянуть об одном из успехов группы I/KG51, за которым наблюдали с высот вокруг Северной бухты Севастополя тысячи солдат 11-й армии. В течение недели плавучая зенитная батарея, стоявшая на якоре в Северной бухте около большого маяка на мысе Херсонес и имевшая 164 орудия (!!!; батарея была вооружена четырьмя 76-мм и тремя 37-мм орудиями. — М.М.), вела огонь разрушительной силы. Она препятствовала немецким наземным, морским и воздушным силам вести эффективные атаки опорных пунктов крепости. Независимо от того, откуда вылетали немецкие бомбардировщики, из Тирасполя, Китая (в 9 км севернее Сарабуза, ныне Пролетная. — М.М.), Сарабуза, эта плавучая батарея являлась для экипажей настоящей занозой, причем очень неприятной.

25 июня (автор ошибается — батарея была потоплена 19 июня. — М.М.), когда подразделения уже совершили по три атаки на батарею, командир 2-го отряда капитан Фурхоп решил предпринять еще одну силами всего двух «юнкерсов». Вместе с ним должен был вылететь обер-лейтенант Э. Хинрихс. Замысел состоял в том, что подчиненный отвлечет внимание и подавит зенитный огонь, а командир беспрепятственно разрушит саму батарею.

Солнце уже садилось, когда самолеты вылетели из Сарабуза. Скоро они достигли старого дворца Бахчисарая, готовясь погрузиться в ад Севастополя. Для того чтобы использовать преимущество преобладавшего тогда западного ветра, Хинрихс, летевший первым, проигнорировал старое тактическое правило атаковать со стороны солнца и на малой высоте появился над Северной бухтой с востока. В вечернем свете он увидел плавучую батарею прямо под собой. Русские зенитчики начали стрелять по второму самолету, и Фурхоп набрал высоту.



Торжественное празднование 5000-го боевого вылета с начала Второй мировой войны, произведенного бомбардировочной группой III/LG 1. Евпатория, лето 1942 г.

Тем временем Хинрих перешел в пикирование. Экипаж так сконцентрировался на цели, что даже не замечал трасс снарядов и пуль, летящих на них. С первого же захода он бомбой SC250 попал в зенитную батарею, которая пошла ко дну, а взорвавшиеся боеприпасы покончили с ней раз и навсегда. Капитан Фурхоп, уже начавший пикировать, прервал атаку, как только увидел, что бомбы ведущего самолета сделали дело.

Командир 8-го авиакорпуса генерал-полковник фон Рихтгофен пролетал поблизости на своем самолете R156 «Шторх» и все видел своими глазами. Приземлившись, он сразу же позвонил в штаб эскадры и запросил фамилию пилота, чтобы представить его к награждению Рыцарским крестом... По общему признанию, уничтожение русской зенитной батареи сыграло решающую роль во взятии Севастополя».

Хотелось бы надеяться, что читатель сам определит цену пафоса немецкого автора. Ограничимся лишь двумя комментариями. Во-первых, как и у всей зенитной артиллерии СОРа, у плавбатареи на тот момент практически закончились снаряды. Во-вторых, наличие или отсутствие «Не тронь меня» не могло, конечно же, играть решающей роли в обороне Севастополя — с обеих сторон в третьем штурме друг против друга сражались десятки тысяч людей, сотни орудий и минометов.

Днем самолеты 3-й ОАГ несколько раз вылетали на штурмовку войск противника (11 вылетов на Ил-2, пять на И-15бис,

два на И-153 и один на И-16), доложив об уничтожении 14 минометов и до одного взвода пехоты. Штурмовикам несколько раз приходилось вступать в бой с вражескими истребителями, но, к счастью, они избежали новых потерь, хотя немецкие пилоты и донесли о четырех воздушных победах.

Увы, 19 июня чаша весов окончательно склонилась в пользу немцев. Их выход к берегу Северной бухты означал не только разгром советских войск на Северной стороне (вечером этого дня даже Военный совет СОРа признал, что удержать ее невозможно), а имел куда более далеко идущие последствия. Теперь в порту не могло разгрузиться ни одно крупнотоннажное судно. Узнав о выходе противника к берегу бухты, днем 20 июня начальник штаба ЧФ приказал вернуться в Новороссийск крейсеру «Коминтерн», который в охранении трех тральщиков и трех сторожевых катеров накануне вышел с грузом боеприпасов и маршевым пополнением. Захват берега автоматически означал, что Севастопольский оборонительный район не мог получить ни одного тяжелого орудия или танка. Без этих средств ведения современной войны было немыслимо не только отбить утраченные позиции, но и даже удержать оставшуюся территорию. Отныне вся она могла простреливаться обычной полевой артиллерией и просматриваться артиллерийскими наблюдателями. В такой ситуации падение СОРа являлось лишь вопросом времени. Теоретически немецкое командование могло бы блокировать оставшийся анклав силами 1 — 2 дивизий, перебросив остальные войска на другие участки фронта. Но не таков был Манштейн. Увидев, что оборона дрогнула, он старался «дожать» войска СОРа, не без основания рассчитывая на скорый и полный успех.

ПАДЕНИЕ ЧЕРНОМОРСКОЙ ТВЕРДЫНИ (20 июня — 3 июля 1942 г.)

Последний период боев за Севастополь можно условно поделить на два периода: до 29 июня, когда войска 11 -й немецкой армии были заняты ликвидацией отдельных опорных пунктов на Северной стороне и занятием исходных позиций для штурма Сапун-горы, и после 29 июня, когда в результате решительного штурма позиций тылового рубежа обороны вся территория СОРа была занята противником.

**АКТИВНОСТЬ НЕМЕЦКОЙ АВИАЦИИ НАД СЕВАСТОПОЛЕМ
В ПЕРИОД С 20 ИЮНЯ ПО 1 ИЮЛЯ 1942 Г.
(ЧИСЛО САМОЛЕТО-ПРОЛЕТОВ САМОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ)**

День	Линия фронта	Тыловые объекты (город, порт, аэродромы, укрепления в глубине обороны)	Всего поданным советской ПВО
20.6	194	401	595
21.6	263	266	529
22.6	480	256	736
23.6	?	?	400
24.6	?	?	более 500
25.6	?	?	до 500
26.6	?	?	более 500
27.6	?	?	до 600
28.6	?	?	?
29.6	?	?	более 1500
30.6	?	?	около 700
1.7	?	?	до 700

С точки зрения действий авиации периодов было больше, и ее активность по дням распределялась весьма неравномерно. С 3-й ОАГ все ясно — из-за понесенных потерь ее численность постоянно сокращалась. Пропорционально ей сокращалась и боевая деятельность. Что же касается VIII авиакорпуса, то его деятельность шла волнообразно: довольно активно до 23 июня, затем — период относительного затишья на время подготовки к финальному наступлению, после чего был достигнут пик активности в решающие дни 29 и 30 июня. Впрочем, обо всем по порядку.

20 июня самолеты 3-й авиагруппы произвели на штурмовку войск противника шесть вылетов Ил-2, два И-16, три И-153 и один И-15бис в сопровождении восьми Як-1. После 18 июня, когда советские штурмовики в последний раз понесли тяжелые потери, боевая работа осуществлялась следующим



3-й штурм Севастополя 17 июня — 2 июля 1942 г. (схемы).

образом. Первый, наиболее крупный налет производился на рассвете, когда немецкие истребители еще не успевали «зависнуть» над аэродромом Херсонесский маяк. Группа Ил-2 в сопровождении «яков» взлетала в сторону моря, там набирала необходимую высоту и далее шла к цели вдоль берега. После удара, который, как правило, имел своей целью скопления войск противника на Северной стороне, самолеты кратчайшим путем возвращались на свой аэродром. Действуя подобным способом, им удавалось избежать обнаружения до момента удара по цели. Взлетевшие по тревоге немецкие истребители не успевали перехватить группу в воздухе, а звено, висевшее над аэродромом, зачастую не вступало в бой, относясь с уважением к числу «яков» прикрытия. Затем в течение всего дня вылетов не совершалось — это было время господства немцев, которые своими бомбами вдоль и поперек перепыхивали небольшую территорию СОРа, не забывая при этом

и Херсонесский маяк. Им подыгрывала артиллерия всех калибров. *«Мощность огневых налетов, — указывалось в отчете 3-й ОАГ, — выражалась по отдельным аэродромам от 400 до 700 снарядов в сутки, шквалами по 40 — 70 снарядов в короткий отрезок времени. Обычно эти налеты начинались с началом полетов на аэродроме... Потери личного состава и материальной части (на аэродроме Херсонесский маяк), несмотря на принятые меры укрытия самолетов и личного состава, значительны».* Тем не менее перед закатом расстрелянный и разбомбленный аэродром оживал. Запуск моторов осуществлялся непосредственно в капонирах, откуда самолеты вырывались и немедленно взлетали. В воздух поднимались истребители старых типов, которые небольшими группами, а иногда и одиночно наносили штурмовые удары по батареям и огневым точкам, наиболее досаждавшим советским войскам в течение дня. Удары наносились с бреющего полета или с небольшой высоты с пологого пикирования, так что кружащие над аэродромами пилоты «мессершмиттов» далеко не всегда замечали цель. По немецким данным, с 20-х чисел активность противника в воздухе упала до нулевой отметки, что было не совсем справедливо, но если сравнить вес боевой нагрузки, сбрасываемой каждой из сторон, то это заявление не кажется уж таким неверным.

21 июня был последним днем, когда 3-я ОАГ в последний раз попыталась в открытую противостоять противнику. Игнорируя опасность, группа Ил-2 попыталась прорваться к фронту под защитой девяти Як-1 6-го и 45-го иап. Это привело к воздушному бою с восьмеркой «мессершмиттов» III/JG77, которую возглавлял лично Голлоб. Немцы доложили о пяти победах, а на самом деле сбили «яки» летчиков Ионова (погиб), Каноева (спасся на парашюте) и Поддубного (ранен). Ответная заявка на четыре подбитых Vf-109 не подтверждается. Прорвавшиеся к цели штурмовики уничтожили пять автомашин, четыре миномета и до трех взводов пехоты.

Тем же вечером Октябрьский дал очередную оценку обстановки, сложившейся под Севастополем:

«Информация для ориентировки.

1. Большинство моей артиллерии молчит, нет снарядов, много артиллерии погибло.

2. Авиация противника летает весь день на любой высоте, ищет по всем бухтам плавсредства, топит каждую баржу, каждый катер.

3. Наша авиация, по существу, не работает, сплошной обстрел, непрерывно летают Ме-109.

4. Весь южный берег Северной бухты — теперь передний край обороны. Пулеметный огонь с того берега.

5. Город разрушен, разрушается ежечасно, горит.

6. Противник захлебывается, но все еще наступает, живой силы у противника нет, все перебили. Противник собирает всех связистов, хозяйственников, обозников, собирает из дивизии батальон и бросает в бой. Все он решает сейчас авиацией, артиллерией (снарядов у него неограниченно много) и танками. Сейчас штурмует рavelины 12-дм артиллерией.

7. Противник много и беспощадно расстреливает солдат за вялость, нежелание наступать.

8. Мы, сокращая фронт, собираем все в кулак, силы еще есть. Главное — боезапас.

9. Полностью уверен, что, разгромив 11-ю немецкую армию под Севастополем, добьемся победы. Победа будет за нами, она уже за нами».

И далее, несмотря на весь кажущийся оптимизм предыдущих пунктов:

«10. История запишет разбитого победителем, победителя — разгромленным.

Октябрьский».

Иными словами, даже сам командующий СОРОм уже не верил, что район можно удержать, успокаивая себя мыслью, что победа врага окажется поистине «пирровой».

21-е стало последним числом, когда сумма дневных и ночных вылетов самолетов 3-й ОАГ превысила сотню. Затем последовал стремительный спад. Днем 22-го из-за приближения линии фронта и непрекращающегося обстрела был оставлен аэродром Куликово поле. Вечером немцам все-таки удалось перехватить группу штурмовиков и сбить из ее состава Ил-2 ст. лейтенанта Горкуна. Охота на утренние и вечерние штурмовики продолжалась и на следующий день. Вечером тех суток обер-лейтенант Сетц записал в свой дневник: «В воздухе почти ничего не происходило. Сегодня с утра я совершил прогулку над фронтом. В легкой облачности над Севастополем обычный артиллерийский и бомбовый фейерверк. Я летел на 1500 м. Зенитки почти не стреляли. Я не поверил своим глазам, когда единственный биплан рядом со своим аэродромом занимался околосемной акробатикой. Через минуту он был сбит». Возможно, что 81-й жертвой немецкого аса стала «чайка» летчика Канченко, который, по советским дан

ным, упал на землю после того, как получил ранение при штурмовке. Не исключено, что атаковавшую пару «мессершмиттов» просто не заметили — к тому времени служба ВНОС Севастопольского базового района ПВО частично была истреблена, а частично влилась в состав наземных частей. Хотя немцы претендовали на воздушные победы 24 и 27-го числа, по-видимому, И-153 Канченко стал их жертвой в небе Севастополя.

Тем временем бомбардировщики VIII авиакорпуса продолжали наносить точечные удары по советским оборонительным позициям. В большинстве своем они достигли цели. В своем вечернем донесении 23 июня Октябрьский указывал: *«Непрерывные бомбардировки противника, выводящие из строя целые батальоны, непрерывные отражения танковых атак и пехотных привели к потере 50% основного состава войск. Мы потеряли много матчасти артиллерии. Войска значительно утомлены. Исходя изданных соотношения сил при отсутствии резервов, части СОРа не в состоянии удержать прежние рубежи обороны линии фронта 40 километров... (далее командующий давал географическую привязку нового рубежа обороны).*

При условии ежедневной подачи пополнения, боезапасов этот новый рубеж обороны будем оборонять с прежним упорством. При задержке и перебоях в получении помощи и этого рубежа не удержать. Самые тяжелые условия обороны создаст авиация противника. Авиация ежедневно тысячами бомб все парализует. Бороться нам в Севастополе очень тяжело. За маленьким катером в бухте охотятся по 15 самолетов. Все [плав]средства перетоплены. Помогите бороться с авиацией противника. Все войска продолжают драться героически».

Командующий СОРом отнюдь не сгушал краски. В связи с прекращением активной фазы борьбы в воздухе с 20-х чисел июня летчики 77-й истребительной эскадры возобновили полеты в качестве истребителей-бомбардировщиков с четырьмя SC50 на внешней подвеске. Отчасти это делалось и потому, что вступивший 23 июня временно в командование VIII авиакорпусом полковник фон Вильдт (Рихтгофен с частью штаба убыл в район Харькова для подготовки действий корпуса по плану «Блау») посчитал необходимым дать отдых пилотам бомбардировщиков. Их нагрузка к этому времени превышала все мыслимые для человека нормы. Обер-лейтенант Янке (Jahnke) из группы III/LG1 писал: *«По моей летной книжке я подсчитал, что только с Михелем (очевидно, имелся в виду пилот бомбардировщика, в то время как Янке служил штурманом. — М.М.) вылетал 81 раз с 10 мая по 2 июля 1942 г. 2и4*

июня по три раза в день с 6 часов до 12.30, 6 июня — четыре раза, 7 июня — пять раз и 11 июня даже семь раз на Севастополь. Каждый раз атака с пикирования иногда с единственной бомбой. Иногда в день мы производили до 16 пикирований. Мне кажется, что это произошло 26 июня, когда во время семи вылетов между 04.15 и 15.25 мы должны были наносить удары в 15 (!!!) метрах от нашего переднего края и должны были попасть. Это было трудное дело, особенно для того, кто должен был контролировать сброс. Я, к сожалению, не уверен, что все произошло там так, как должно было».

23 июня впервые за длительный промежуток времени «юнкеры» группы III/LG1 не поднялись в воздух ни разу. Помимо отдыха начался отвод части сил корпуса в район Харькова, откуда 28 июня группа армий «Юг» начала «решающее» наступление летней кампании 1942 г. Одна за другой между 24 и 28 июня из Крыма убыли группы III/KG76, M/StG77 и III/JG3. Группа III/JG77 передислоцировалась на аэродромы Керченского полуострова, чтобы сменить направляемую в бассейн Средиземного моря 1-ю группу этой же эскадры. Вследствие всех этих событий в период с 24 по 27 июня самолеты авиакорпуса совершали в среднем по 400 самолето-вылетов в день, хотя в предыдущую неделю эта цифра держалась на уровне 671. Тем не менее защитники Севастополя не почувствовали никакого облегчения — с учетом сократившейся территории СОРа и уменьшения числа потенциальных целей интенсивность налетов осталась на старом уровне, если не возросла. Почти все участники обороны города вспоминают о «мессершмиттах», которые носились над землей на бреющей высоте. В отчете 3-й ОАГ писалось: «Не встречая почти никакого противодействия с земли, высоты бомбардировщиков снижены до 800 — 1000 метров, а истребители систематически охотятся даже за отдельными автомашинами». Впрочем, охота шла не только за машинами, которые в условиях нехватки бензина и так совершали весьма ограниченное число рейсов, а за повозками и отдельными группами людей. Для противодействия «воздушным пиратам» командование базового района ПВО организовало «пулеметные засады». Они представляли собой счетверенные установки пулеметов «максим» на автомобильном шасси, которые в количестве одной-двух занимали хорошо замаскированные позиции вдоль дорог. Вполне возможно, что «мессершмитт» фельдфебеля Бернауера (Bernauer) из 4/JG77, который, по немецким данным, «упал на землю по не-

известной причине над Севастополем» 27 июня, был сбит именно такой установкой. Конечно же, уничтожение одного истребителя не могло заставить немцев отказаться от подобного рода охоты. Все дневные перемещения по территории СОРа сократились до минимума, а за короткую летнюю ночь немногочисленные уцелевшие транспортные средства даже не успевали развезти те скудные запасы боеприпасов, которые доставляли подводные лодки и транспортная авиация.

Последняя в составе 20 ПС-84 Московской авиационной группы особого назначения (МАГОН) ГВФ впервые доставила грузы в Севастополь в ночь на 22 июня. В течение десяти ночей, последней из которых стала ночь на 1 июля, самолетами МАГОН было совершено 238 самолето-вылетов (из них 110 с посадкой, 128 на сбрасывании грузов на парашютах), перевезено в Севастополь и из Севастополя 227548 кг груза и 2212 человек, учитывая 38, доставленных в Севастополь.

УЧАСТИЕ ЛЕТЧИКОВ МАГОН В СНАБЖЕНИИ ОСАЖДЕННОГО СЕВАСТОПОЛЯ В ИЮНЕ 1942 ГОДА¹

В период с 21 по 30 июня 1942 года в снабжении осажденного Севастополя принимали участие 20 самолетов ПС-84 из состава Московской авиационной группы особого назначения (МАГОН) Главного управления Гражданского воздушного флота.

Ниже представлена хроника их ежедневной деятельности с Краснодарского аэродрома:

— Ночь с 21 на 22.06.1942: вылетело 6 ПС-84, 1 вернулся из-за «потери ориентировки». 5 ПС-84 доставили в Севастополь 8937 кг боеприпасов и продовольствия, обратно вывезли 56 человек (54 раненых и 2 «бойца»).

— Ночь с 22 на 23.06.1942: вылетело 12 ПС-84, 1 вернулся из-за «отказа мотора». 11 ПС-84 доставили 19 835 кг грузов, обратно вывезли 172 человека (в том числе — 138 раненых) и 600 кг груза.

— Ночь с 23 на 24.06.1942: вылетело 12 ПС-84, 5 «возвратились согласно приказу из-за метеоусловий». 7 ПС-84 доставили 12 390 кг грузов, обратно вывезли 121 человека (в том числе — 97 раненых).

— Ночь с 24 на 25.06.1942: вылетело 13 ПС-84, 2 вернулись из-за «потери ориентировки» и «неисправности мотора». 11 ПС-84 доставили 17 567 кг боезапаса, обратно вывезли 196 человек (в том числе — 168 раненых).

— Ночь с 25 на 26.06.1942: вылетело 14 ПС-84, 1 вернулся из-за

¹ Справка подготовлена К.Б. Стрельбицким специально для М.Э. Морозова.

«неисправности матчасти — горение». 13 ПС-84 доставили 22 886 кг груза, обратно вывезли 250 человек (в том числе — 174 раненых) и 800 кг груза.

— Ночь с 26 на 27.06.1942: вылетело 15 ПС-84, которые доставили 27 741 кг боезапаса, обратно вывезли 286 человек (в том числе — 245 раненых и 41 человека летно-технического состава), 1900 кг «разных грузов».

— Ночь с 27 на 28.06.1942: вылетело 15 ПС-84, которые доставили 28 380 кг боезапаса, обратно 14 ПС-84 (1 оставлен по приказу командования в Севастополе) вывезли — 333 человека (в том числе — 326 раненых, 7 «пассажиров» или «эвакуированных»), 350 кг грузов.

— Ночь с 28 на 29.06.1942: вылетело 14 ПС-84, которые доставили 26 917 кг груза (в том числе — 24 924 кг боезапаса, 1993 кг продовольствия), обратно 13 ПС-84 (1 поврежден и оставлен в Севастополе) вывезли 301 человека (в том числе — 284 раненых, ^ пассажи ров, из них — 6 членов экипажа поврежденного ПС-84), 580 кг грузов.

— Ночь с 29 на 30.06.1942: вылетело 15 ПС-84, которые доставили 26 749 кг груза (в том числе — 25 124 кг боезапаса, 1625 кг продовольствия), 4 человека пассажиров (бригада ПАРМа), обратно вывезли — 186 человек (в том числе — 7 раненых, 179 «пассажиров», «бойцов и командиров», «командного состава»), 3050 кг грузов.

— Ночь с 30.06.1942 на 01.07.1942: вылетело 16 ПС-84, 3 вернулись по различным причинам. 13 ПС-84 доставили 25 376 кг груза (в том числе — 23 650 кг боезапаса, 1721 кг продовольствия), обратно 14 ПС-84 (с оставленным 28.06.1942) вывезли 271 человека (в том числе — 49 раненых, 222 пассажира, «летного состава и комсостава», «командного состава»), 3490 кг «важного груза», «ценных грузов».

Таким образом, всего 20 самолетами ПС-84 МАГОН было перевезено в Севастополь и из Севастополя 227 548 кг груза и 2212 человек, учитывая 38, доставленных в Севастополь.

Согласно итоговым цифрам, содержащимся в архивных документах, всего было совершено 229 или 238 самолето-вылетов (из них 110 с посадкой, 128 на сбрасывании), общий налет составил 595 ночных часов, доставлено в Севастополь, по различным данным, боеприпасов и продовольствия 218, 218, 197, 218, 2 или 234 тонны (или 212 тонн боеприпасов и 18,5 тонны «прочих грузов», то есть всего 230,5 тонны) и 38 человек. Из Севастополя было вывезено, по различным данным, раненых, бойцов и командиров 2136, 2162, 2164 или 2174 человека (включая отдельно 520 «бойцов и командиров»), в том числе — 1534 или 1542 раненых, а также грузов общим весом 3,4, 11,77 или 11,8 тонны.

Потери материальной части составили 1 самолет ПС-84 (регистрационный номер — «Л-3997»), который 28.06.1942 «при посадке при рулежке на Севастопольском аэродроме самолет попал в воронку от авиабомбы, подломил шасси и винты» и был оставлен в Севастополе «в ожидании заводского ремонта». По одним данным, он был потерян: «впоследствии попадания снаряда этот самолет был сожжен», по другим — «в связи со сложившейся обстановкой 1 июля с.г. само-

лет был сожжен при бомбежке противн.» или «сожжен на аэродроме нашей бригадой в г.Севастополе при оставлении города Севастополь нашими войсками».

Доставленная 29.06.1942 для ремонта этого самолета бригада полевой авиаремонтной мастерской МАГОН в составе 4 человек во главе с начальником ПАРМа не была эвакуирована из Севастополя и официально числится «пропавшей без вести».

Также «пропавшим без вести в городе Севастополе» числится штурман одного из самолетов ПС-84 (офицер ВВС ЧФ), не вернувшийся на аэродром к отлету машины.

Эта сухая статистика не дает представления о тех условиях, в которых приходилось действовать гражданским и морским (каждый «Дуглас» обеспечивался штурманом из состава 116-го мрп) летчикам при совершении этих полетов. Вот как вспоминал о них заместитель командира 3-й ОАГ полковник Раков:

«Принимать действительно едва успевали, но не только потому, что самолетов было много. Ночью самолет так, как днем, не посадишь. Пока один приземлится и отрулит, другой должен ждать. А тут условия были просто невыносимые по обычным представлениям. Самолет шел на посадку вслепую, не видя привычных стартовых огней, просто на середину аэродрома, обозначенную фонарем «летучая мышь», или туда, где он только что видел короткую вспышку прожектора. Едва самолет выравнивался и еще, по существу, не началось выдерживание для погашения скорости, луч прожектора гас, и самолет повисал в воздухе в ожидании соприкосновения с землей. Летчик завершал посадку в полной темноте, совершенно не видя земли. Приземлившись в таких условиях, он разворачивался и начинал рулить, стараясь хоть приблизительно выдержать нужное направление.

А сзади, где только что короткой вспышкой блеснул прожектор, предупреждая об опасности врезаться в землю, уже рвались снаряды. Машина с прожектором мчалась без огней на новое место, чтобы осветить оттуда следующему самолету, заходящему на посадку.

Тяжелый снаряд угодил в капонир, стоявший недалеко от границы летного поля, как раз в направлении посадки. Балка, перекрывавшая капонир, торчмя встала над крышей. Как бы садящиеся самолеты не зацепились за нее!

Один из шедших на посадку был отправлен красной раке-

той на второй круг. Другой же, считая, что эта ракета не ему, упорно снижался, да еще с «недомазом».

Вторая ракета, третья... Но летчик, видимо, решил, что отправляют на второй круг кого угодно, только не его, и упорно шел на посадку, подсвечивая себе самолетными фарами. Стойка шасси ударила прямо по балке. Та упала и перестала угрожать идущим на посадку самолетам. Виновник же этого события выровнял под свет ракеты самолет и, сев на одну ногу, после короткого пробега развернулся, как танцор, описав полный круг. Проектор, прижавшись к другой стороне аэродрома, короткими вспышками подсвечивал прибывающим самолетам.

Отулив в сторону, «Дугласы», следуя мигающему глазку электрического фонарика, доходили до отведенного им места. Там они останавливались. Открывалась дверца, и бойцы начинали вытаскивать ящики с патронами.

Освободившись от груза, самолет принимал намеченную к отправке группу, запускал моторы, и летчик, убедившись, что никто не заходит на посадку и не рулит ему навстречу, почти с места шел на взлет.

К поврежденному самолету между тем подоспел тягач и, хотя буксировать далеко было опасно, так как шасси могло сломаться полностью, сумел все же оттащить его в сторону.

Техник, моторист, летчик, штурман, радист — весь экипаж, понимавший, чем грозит задержка с вылетом, работал не покладая рук почти всю ночь. Шасси они починили, однако исправить колесо было невозможно. Его переломило при ударе. Замены не нашлось, но выручила русская смекалка. Техник сумел приспособить к стойкам шасси нечто вроде лыжи, наподобие той, какую приспособляли деревенские мужики вместо сломанного колеса под ось телеги. Но самолету на такой культяпке взлететь трудно. Тогда под конец этой лыжи смекалистый техник приделал колесо с неисправного штурмовика. Конечно, оно было другого размера, но зато могло все-таки крутиться.

Перед утром экипаж рискнул взлететь. Самолет повело в сторону, развернуло на 90 градусов, затем он, набрав немного скорости, накренился на здоровую ногу, побежал и... взлетел!

Убрать такое шасси было, конечно, нельзя, но это уже и не имело решающего значения. Летали же когда-то на самолетах, шасси которых вообще не убиралось. «По-2», ставший боевым самолетом во время войны, тоже шасси не убирал.

Разумеется, экипажу предстояло еще решить проблему

посадки. Дело рискованное при неисправной стойке. Как именно поступил летчик, я сейчас сказать не могу. Это произошло уже в другом месте, далеко от Севастополя, из которого уходили наши войска.

Посадка в «Дугласы» проходила, в общем, в нормальных условиях, правда, очередной группе нередко приходилось бежать к самолету под огнем противника».

Еще один аспект сложившейся с началом транспортных полетов обстановки показал в своих мемуарах К.Д. Денисов:

«Всем нам запомнилась полная драматизма картина того периода в районе Херсонеса. Рядом с аэродромом в балке по ночам сосредотачивали раненых бойцов и офицеров. Находились они там сутками, располагаясь кто как мог, и ожидали очереди для отправки самолетом на Большую землю. Жара, полное безветрие, раненых так много, что медперсонал не успевал их обрабатывать. Раненые стонали, некоторые умоляли помочь им, облегчить страдания. Но часто не хватало даже воды для питья. И все это происходило под близкими разрывами снарядов крупного калибра». Иными словами, на аэродроме складывалась угнетающая атмосфера, постепенно приводившая всех присутствующих к мысли, что удержать Севастополь не удастся...

Главный же объем перевозок по-прежнему приходился на боевые корабли ЧФ. Прорываться им становилось все трудней и трудней. 20 июня в бухты Херсонеса прибыли подводные лодки «Щ-209» и «М-31», но итальянский торпедный катер потопил в районе Ялты возвращавшуюся в Новороссийск «Щ-214». 21-го прорвались эсминцы «Безупречный», «Бдительный», сторожевой корабль «Шквал», тральщики «Т-407», «Т-411» и несколько сторожевых катеров. Они доставили 836 солдат пополнения, 251 тонну боеприпасов, 38 тонн авиабензина и немного консервов. Только эсминцы на пути подверглись трем групповым атакам бомбардировщиков, в которых приняло участие около 30 машин, а при швартовке — обстрелу полевой артиллерии. Помимо подводных лодок в последующие дни в Севастополе ошвартовывались: 23 июня лидер «Ташкент» и эсминец «Безупречный», 24 июня ночью — эсминец «Бдительный», а вечером снова «Ташкент» и «Безупречный». Несмотря на то что корабли перевезли еще некоторое количество войск и снабжения, вечером 24-го Октябрьский докладывал в Москву:

«...3. На переброску поставлены боевые корабли: лидеры, миноносцы, БТЩ, СКА и ПЛПЛ.



Разрушенные городские кварталы и потопленные у причалов корабли - таким предстал Севастополь перед оккупантами (фото из альбома VIII авиакорпуса, посвященного взятию Севастополя).

Транспорты и крейсера ходить в Севастополь не могут, некуда принимать для разгрузки. Вследствие невозможности приема кораблей в Северной и Южной бухтах используются бухты Камышовая, Казачья и Стрелецкая.

Строится пристань в районе ББ-35, но авиация противника не позволяет работать. Эти временные стоянки находятся под непрерывным обстрелом и бомбометанием противника, подход и разгрузка кораблей возможны только в темное время. Каждую ночь начали принимать 8—12 самолетов «Дуглас». Боевых сил очень мало, надежно прикрыть тыловой рубеж нечем. Перевозки сильно затруднены, причина всему — абсолютное господство авиации противника».

24 июня был доставлен 1871 солдат 142-й стрелковой бригады — последнего резерва. Правда, перевозка бойцов осуществлялась за счет боезапаса, которого СОР получил только 188 тонн. В ночь на 26-е в Севастополь на «Бдительном», «Шквале», тральщиках «Т-410», «Т-411» и «Т-412» прибыли еще 1100 человек личного состава 142-й бригады и 64 тонны боеприпасов. На последней военно-исторической конференции 1991 г., посвященной обороне Севастополя, мнения участников, включая самих ветеранов, относительно целесообразности перевозки 142-й бригады и маршевых пополнений после 20 июня 1942 г. разделились. Многие участники не без оснований считали, что незначительное количество людских резервов не могло повлиять на обороноспособность СОР, но в то же время увеличивало число людей, обреченных на то, чтобы попасть «в лапы врагу». В то же время, несмотря на тяжелые потери войск Севастопольского района, там еще оставалось значительное количество бойцов, способных держать в руках оружие. Так, к началу штурма численность гарнизона СОР определялась в 118 тысяч, а еще 9356 человек были доставлены в составе 138-й бригады и маршевых пополнений с начала штурма до 20 июня. С учетом того, что общие потери за этот же период составили от 24 до 25 тысяч человек, Приморская армия и размещенные в главной базе части ЧФ все еще располагали примерно 100 тысячами человек личного состава. Естественно, что убыль людей в пехотных подразделениях была гораздо больше, чем в тыловых и артиллерии, но при должной организации части первой линии можно было пополнить из местных резервов. И наоборот, потребность в боеприпасах ощущалась очень остро и покрывалась ежедневными поставками не более чем на 30% от требуемых 600 тонн. Увы, в условиях морской блокады командование СОР не

смогло правильно определить приоритеты в перевозках, в результате чего 24 — 26 июня получило не так уж и необходимую пехоту и минимум боезапаса.

Тем не менее в период подготовки к последней фазе штурма командование VIII авиакорпуса весьма ревностно отнеслось к последним перевозкам в Севастополь. Днем 26-го оно объявило им решительную войну. Оставшись недовольным действиями двухмоторных «юнкеров», после очередного обнаружения советских кораблей, идущих курсом на Херсонес, фон Вильдт бросил против них «штуки» группы M/StG77. Вскоре из штаба группы доложили: *«Восемь Ju-87атаковали эсминец... Наблюдалось два прямых попадания. Эсминец затонул через две минуты. Решающее попадание, которое имело своим результатом разламывание корабля на две части, было достигнуто обер-фельдфебелем Хаугком (Haugk). Второго попадания добился штабс-фельдфебель Бартле (Bartle)»*. Так погиб эскадренный миноносец «Безупречный», который перевозил в Севастополь 320 бойцов 142-й бригады. Шедший вместе с ним лидер «Ташкент», уклоняясь от ударов противника, не смог никого спасти. Только на следующий день возвращавшиеся из главной базы подводные лодки смогли поднять на борт трех чудом уцелевших после гибели корабля моряков.

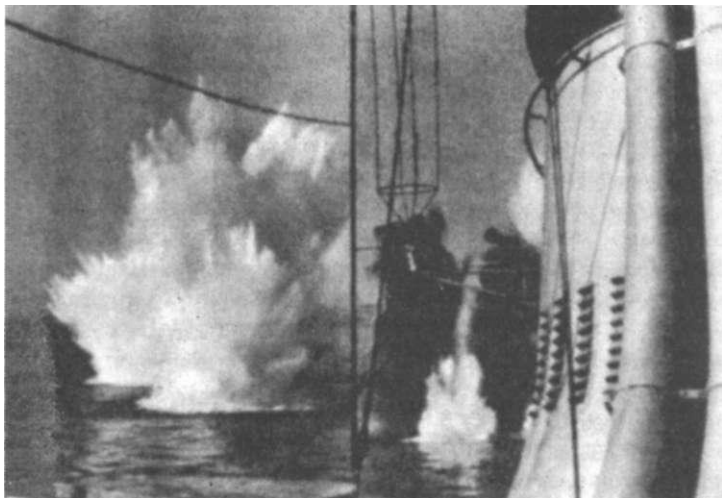
С разницей в несколько минут с потоплением «Безупречного» «хейнкель» из эскадрильи 2/KG100 юго-западнее Ялты уничтожил шедшую в надводном положении подводную лодку «С-32». Этот корабль перевозил в Севастополь более 6 тысяч минометных мин и 32 тонны авиабензина. Попадание авиабомб вызвало огромной силы взрыв, который наблюдался на расстоянии 20 миль с подводной лодки «Щ-212». Весь экипаж «С-32» — 48 моряков — погиб.

В ночь на 27 июня у причалов на мысе Херсонес смогли разгрузиться только лидер «Ташкент», тральщики «Т-401» и «Т-407». Немецкая авиация дала им решительный бой на обратном пути. С рассветом фон Вильдт бросил на корабли 40 двухмоторных и 21 одномоторный бомбардировщик из состава групп III/LG1,1/KG100 и M/StG77. Налеты на «Ташкент» начались в 5 часов утра. В течение трех часов лидер атаковали 86 самолетов (по советским данным; по-видимому, речь шла не о самолетах, а о количестве заходов на цель, поскольку один самолет мог атаковать корабль несколько раз). Они

сбросили на него свыше 300 бомб. Умело маневрируя, командир «Ташкента» капитан 3-го ранга В.Н. Ерошенко сумел избежать прямых попаданий. Однако от близких разрывов корпус лидера оказался сильно поврежденным. Через три пробоины в первое котельное и румпельное отделения и в носовой отсек хлынула вода. Заклинило руль. Постепенно вода заполнила и смежные помещения — кубрики, погреба и кладовые. В затопленных помещениях погибли 50 человек, в том числе и часть трюмно-котельной группы, которая ценой собственной жизни смогла потушить котлы и тем самым предотвратить их взрыв. Корабль принял до 1000 т воды, что составляло 45% его водоизмещения. С большим дифферентом на нос, он продолжал следовать на восток со скоростью 12 узлов. Многие раненые пехотинцы, а также женщины и подростки, эвакуируемые из Севастополя (всего на лидере находилось 2100 человек раненых и эвакуируемых), ведрами и даже касками помогали бороться с поступлением воды. Все это делалось в темноте в полузатопленных и задымленных помещениях. Некоторые теряли сознание. Их выносили на палубу, но, придя в себя, они вновь включались в работу. В решающий момент над кораблем появилась пара Пе-2, вылетевших с аэродромов Кавказа. Немецкие бомбардировщики, атаковавшие до того небольшими группами, отказались от продолжения атак и покинули место боя. Вскоре на помощь поврежденному лидеру подоспели эсминцы «Сообразительный» и «Бдительный», спасательный корабль «Юпитер» и буксир «Черномор». В море «Бдительный» взял аварийный корабль на буксир, а



Посадка бойцов 142-й стрелковой бригады на борт лидера «Ташкент», 26 июня 1942 г.



На обратном пути в Новороссийск лидер «Ташкент» был тяжело поврежден близкими разрывами авиабомб, 27 июня 1942 г.

«Сообразительный» снял с него 1975 раненых. Это позволило экипажу лидера шире развернуть аварийные работы и остановить затопление. В 20 часов лидер был введен в Новороссийск. Он стал последним крупным кораблем ЧФ, предпринявшим попытку прорваться в Севастополь.

Досталось и тральщикам. Каждый из них эвакуировал на своем борту по 230 раненых. В утренние часы их атаковали в общей сложности 25 бомбардировщиков, сбросивших 75 бомб. В наружной обшивке и надстройках «Т-407» впоследствии насчитали 800 осколочных пробоин, пострадали многие открыто расположенные устройства и механизмы. Корабль был вынужден стать в ремонт. Несмотря на это, в ночь на 29 июня в Севастополь прибыла другая пара тральщиков — «Т-410» и «Т-411». Они доставили в город 330 солдат маршевого пополнения и незначительное количество боеприпасов и продовольствия. Даже несмотря на то, что тральщикам и катерам все еще удавалось прорываться в осажденный город, никто уже не строил иллюзий относительно того, что удастся обеспечить снабжение гарнизона. Получалось, что, даже если бы Манштейн не стремился всеми силами овладеть последней

линией советских позиций, гарнизон Севастополя все равно был обречен на падение — не на чем было доставить ему боеприпасы. Совершенно очевидно, что решающую роль в установлении морской блокады сыграла авиация противника. Это подтверждается телеграммой Октябрьского, направленной в адрес командования Северо-Кавказского фронта утром 27 июня:

«Докладываю: темп боевой работы авиации противника не снижается. Авиация противника ежедневно делает от 400 до 600 и более самолето-налетов по нашим войскам, батареям, КП, гавани, плавсредствам и т.д. Сбрасывается по 2500 — 4000 бомб в сутки. Войска, корабли, аэродромы продолжают выносить тяжелые удары с воздуха. Мы много потеряли ЗА, наши арзпасы для ЗА ничтожны. Нашей истребительной авиации нет. Таким образом, авиация противника последнее время работает совершенно безнаказанно, летает где угодно и как угодно. Сегодня авиация противника уничтожила еще один наш эсминец, шедший из Новороссийска в Севастополь с войсками 142-й стр. бригады. Изучив нашу систему движения кораблей, учитывая исключительно короткие ночи, отличные летные погоды, противник охотится за каждым нашим кораблем... Положение с питанием Севастополя исключительно напряженное, о чем прошу доложить Ставке. Севастопольскому гарнизону по самым голодным нормам при среднем напряжении боя нужно ежедневно подавать в круглых цифрах боезапаса 500 тонн, продовольствия 200 тонн, горючего 75 тонн. Мы же получаем последнюю неделю в среднем: боезапаса 100 тонн, продовольствия 40 тонн, горючего 30 тонн. Хуже всего дело обстоит с боезапасом. Продовольствие — подбираем все резервы... еще как-нибудь 10 — 15 дней протянем, с горючим перебои, потерпим.

Территория маленькая, еще уменьшилась. Нашей авиации противник своим артогнем не дает работать, горючее экономим, но боезапас нужен, из-за нехватки боезапаса кое-где пришлось отводить войска, в частности отошли с Федюхиных высот, нечем было отбиваться. Прошу:

- 1. Увеличить количество самолетов «Дуглас».*
- 2. Дать самолеты Пе-2 для надежного прикрытия наших боевых кораблей, питающих Севастополь.*
- 3. Оказать реальную помощь [в] борьбе с авиацией противника. Нанести ряд мощных ударов по его аэродромам.*

4. Подать зенитных 37-мм автоматов, хотя бы два десятка.

5. Тов. Елисееву поставить на питание Севастополя все подводные лодки, в качестве пробы поставить на коммуникации 7 — 10 лучших моторно-парусных шхун, надежно оборудовав их в навигационном отношении. Увеличить зенитное вооружение.

Октябрьский. Кулаков».

Поскольку спустя три дня противник окончательно сокрушил нашу оборону, ничего из намеченных мероприятий осуществить не успели. Таким образом, здесь можно подвести итог снабжению Севастополя в течение последнего месяца обороны — июня 1942 г. В базу пять раз прорывались транспортные суда, 28 раз крейсера, лидеры, эсминцы и сторожевые корабли эскадры ЧФ, 20 раз — тральщики, 54 раза — подводные лодки. Вместе с транспортной авиацией они доставили защитникам Севастополя 23,5 тысячи пополнения (в том числе 138 и 142-ю стрелковые бригады) и около 11,5 тысячи тонн грузов (в том числе около 4,7 тысячи тонн боеприпасов). Оказались потерянными все четыре задействованных в перевозках транспортных судна («Абхазия», «Белосток», «Грузия» и танкер «Михаил Громов»), эсминец «Безупречный», подводные лодки «С-32» и «Щ-214», а лидеры «Ташкент» и «Харьков» получили серьезные повреждения. Блокадные мероприятия противника заставили с 19 июня прекратить снабжение Севастополя транспортом и крейсерами, с 27 июня — лидерами и эсминцами. Тем не менее даже в период, когда перевозки осуществлялись в примерном соответствии с планом, советскому командованию не удалось удовлетворить все заявки СОРа. Так, вместо 500 — 600 т боеприпасов средняя ежесуточная норма находилась на уровне 150 — 160 т. Ситуация приобрела характер замкнутого круга — не получившие необходимого количества снарядов севастопольцы не могли ни отразить наземные атаки противника, ни прикрыть разгружаемые в порту суда. Это, в свою очередь, снова вело к уменьшению количества доставляемых грузов, и так продолжалось, пока город не пал. Первоначальными же причинами неудовлетворения заявок являлись слабость советского транспортного флота на Черном море и целый ряд ошибок, допущенных командованием ЧФ и Северо-Кавказского фронта в организации снабжения, о чем мы подробно говорили во 2-й главе.

Вернемся к событиям, происходившим в эти дни в воздухе.

ДОСТАВКА ГРУЗОВ В СОР (МАРТ - ИЮЛЬ 1942 Г.)

Число рейсов (самолето-вылетов)					Доставлено в СОР
ТР	БК (только транс- портные)	пл	ВТА		
март 1942	12	Нет данных	—	—	3920 чел. 2510 т боепр. 1755 т прод. 470 т др. грузов 5290 т ГСМ 1600 т воды. Всего 11,6 тыс. т
апрель 1942	7	Нет данных	—	—	6860 чел. 1341 т боепри- пасов 5960 т продовольствия 342 т др. грузов+ 472 м ² дров 4680 т ГСМ. Всего ок. 12,5 тыс. т
май 1942	6	Нет данных	14	—	14 267 чел. 3024 т боепри- пасов 4797 т прод. +533 на ПЛ 432 т др. Всего 4377 т ГСМ+210 т угля. Всего 13,6 тыс. т
июнь — июль 1942	5	28 вместе с СКР+20 ТЩ	66 (54 за- вершен- ных)	117	23,5 тыс. чел. Всего 11,3 — 11,9 тыс. т

24 июня немцам не удалось перехватить в воздухе ни одного советского самолета. Поскольку действия наших штурмовиков на закате и рассвете все еще продолжались, 24 — 26 июня противник предпринял очередную попытку полностью уничтожить 3-ю ОАГ. 24 июня на аэродроме Херсонесский маяк взорвалось 18 авиабомб и 858 снарядов, 25 июня — 7 бомб и 890 снарядов, 26-го — 18 бомб и 245 снарядов. Ненамного

легче пришлось авиаторам, базировавшимся на аэродроме Юхарина балка — там с 22 по 27 июня взорвалось 169 бомб и 1249 снарядов. И все-таки немецкие усилия не дали того результата, на который рассчитывали Манштейн и Вильдт. Потери на Херсонесе составили всего два И-15бис разбитыми и один СБ, два Як-1 и три И-15бис поврежденными, в Юхариной балке погибло по одному УТ-16, У-26 и С-2, а еще шесть легкомоторных самолетов получили повреждения. Кроме того, 26 июня один штурмовик разбился, зацепившись крылом за капонир, а «ишачок» сел в море из-за отказа мотора (пилот лейтенант Краснов спасен).

В тот день шесть Ил-2 и пять истребителей старых типов снова летали для нанесения ударов по войскам противника. Немцы ответили на это массированной бомбардировкой Херсонеса на следующие сутки. На летном поле взорвалось 422 авиабомбы и 215 снарядов, от которых погибли Ил-2 и МиГ-3, а еще три «ила», «як», «лагг» и УТ-16 получили повреждения. Кроме того, разбился еще один взлетающий Ил-2. Взлетная полоса на несколько часов оказалась выведена из строя, и ее удалось полностью восстановить только к концу ночи. Прикрывавший лунной ночью аэродром лейтенант Филатов доложил, что им в воздушном бою сбит «юнкере», пытавшийся сбросить свой бомбовый груз на летное поле. Севастопольская авиагруппа все еще жила, но ее силы были на исходе. Свое последнее подкрепление в составе трех И-15бис она получила еще 21 июня.

«Херсонесская авиагруппа, — писал в своих мемуарах Михаил Авдеев, — быстро таяла. С каждым днем становилось меньше исправных самолетов. Раненых летчиков и механиков вывозили на Кавказ. Но аэродром все же жил и по ночам сильно досаждал противнику. Немцы, наконец, решили покончить с нами навсегда. Двое суток днем и ночью 25 и 26 июня они бомбили, обстреливали из пулеметов и пушек, забрасывали артиллерийскими снарядами мыс Херсонес.

А когда наступила короткая тишина и аэродромные команды выравнивали летное поле, остатки штурмовиков и бомбардировщиков (автор ошибается, на самом деле вечером 26-го улетели только бомбардировщики. — М.М.) перебазировались на Кавказское побережье. Я и «король» воздуха (добродушное прозвище аса 6-го гиап лейтенанта Якова Макаева. — М.М.) провожали их далеко в море. Вернулись засветло. Упустивших капониров бродили «безлошадные» летчики. Оставшиеся вдруг без дела механики и мотористы упаковывали в

ящички имущество и инструмент. Снимали с разбитых самолетов исправные детали. Они готовились к эвакуации по-солидному, старались не забыть здесь ничего, что могло бы еще пригодиться на другом аэродроме. Никто из них не подозревал, что через день-два сложится критическая обстановка и не будет возможности вывезти не только имущество, но и их самих...»

27-го было принято решение передать оставшиеся истребители в 9-й и 45-й иап, а личный состав остальных частей вывезти на «большую землю». Пока же остававшиеся силы принимали участие в штурмовых ударах. Утром и вечером 28-го участие в них приняли четыре Ил-2, такое же число И-16, два И-15бис и один И-153. Из вечернего вылета не вернулся И-153 лейтенанта Семкина, кроме того, садившийся на Херсонесе вечером СБ Кавказской авиагруппы был разбит артиллерийским огнем.

Тем временем Манштейн готовил новый и на этот раз действительно последний штурм позиций СОРа. В своих мемуарах он писал:

«Таким образом, к утру 26 июня в руках 11-й армии оказался почти весь внешний обвод крепости. Противник был отброшен внутрь крепости, северную часть фронта которой образовывали крутые высоты по южному берегу Северной бухты, в то время как ее восточный фронт проходил от высот Инкермана через Сапунские высоты до скал в районе Балаклавы.

Командование армии должно было решить задачу — как прорвать этот внутренний пояс крепости. Не было никакого сомнения в том, что противник и дальше будет продолжать ожесточенное сопротивление, тем более что он, согласно заявлениям своего штаба фронта, не мог рассчитывать на эвакуацию с полуострова.

С другой стороны, нельзя было не признать, что даже если резервы противника и были в основном израсходованы, то и ударная сила немецких полков была на исходе.

В эти недели я ежедневно, до и после обеда, находился в пути: в штабах корпусов, у артиллерийских командиров, в дивизиях, полках, батальонах и на артиллерийских наблюдательных пунктах. Поэтому я слишком хорошо знал, как обстояло дело в наших частях и соединениях. Полки насчитывали по несколько сот человек. Мне припоминается донесение одной снятой с переднего края роты, боевой состав которой исчислялся одним офицером и восемью рядовыми. Как можно было с этими растаявшими частями и подразделениями завершить бой за Севастополь, когда 54-й армейский корпус стоял пе-

ред Северной бухтой, а 30-му армейскому корпусу предстояли тяжелые бои за захват позиций на Сапунских высотах?»

После некоторых колебаний немецкий командующий принял следующий план действий: не производить перегруппировки сил, что неизбежно вызвало бы задержку в сроках развития наступления, нанести два удара: 30-м корпусом на высоты Сапун-горы в лоб, а 54-м корпусом в тыл, переправив часть его сил на штурмовых лодках через Северную бухту. Начало штурма наметили на утро 29 июня.

В своих мемуарах германский командующий выдает идею удара через бухту за дерзкий и гениальный план. *«Как можно было преодолеть широкую морскую бухту на штурмовых лодках на виду хорошо оборудованных и оснащенных высот южного берега? — писал он. — Как можно было вообще доставить на берег штурмовые лодки через обрывистые скалы, погрузить в них войска, когда имелось всего несколько глубоких ущелий, через которые был возможен доступ к берегу? Ведь противник с южного берега мог, разумеется, просматривать и держать эти выходы под огнем! Все же именно потому, что атака через бухту Северная казалась почти невозможной, она будет для противника неожиданной, а это могло содержать в себе залог удачи».* Знакомство с материалами советской стороны однозначно свидетельствует: она предусматривала возможность подобного развития событий и выделила для обороны южного берега бухты максимально в той обстановке возможное количество войск. Правда, они, как и все остальные войска СОРа, были сильно истощены предшествующими боями и крайне нуждались в боеприпасах. Был и еще один момент, о котором Манштейн «постеснялся» написать. Не надеясь, что удастся достигнуть внезапности, он решил подстраховаться мощнейшей артиллерийской и авиационной поддержкой наступления, которая по своей интенсивности не уступала той, что велась в первые дни штурма. На протяжении всей ночи на 29 июня самолеты VIII авиакорпуса без остановки бомбили Севастополь и позиции на южном берегу бухты, отвлекая внимание защитников и заглушая шумы подготовки десанта на северном берегу. В два часа ночи под прикрытием дымовой завесы началась переправа передовых эшелонов 22 и 24-й пехотных дивизий. Одновременно с этим по южному берегу был открыт массированный артиллерийский огонь. Из-за плохой видимости, искусственных дымов и пожаров на южном берегу советская артиллерия не смогла вести огонь прямой наводкой, а была вынуждена ограничиться загради-

тельной стрельбой по рубежам. В этих условиях большинство немецких шлюпок целыми достигли южного берега. В ожесточенном бою немцам, к которым постоянно через бухту прибывали все новые подкрепления, удалось овладеть несколькими плацдармами между восточной окраиной города и линией фронта. С рассветом начались атаки на Сапун-гору. Им предшествовала полуторачасовая артиллерийская и авиационная подготовка. По воспоминаниям генерала Жидилова, немецкая артиллерия и авиация нанесли обороняющимся огромные потери, нарушили связь между частями и подразделениями на всех уровнях. О том, что творилось в воздухе, можно понять из воспоминаний командира резервной группы (Erganzungsgruppe) эскадры StG77 капитана Герберта Пабста (Pabst):

«Затем я принимал участие в штурме Севастополя в не менее чем семи вылетах в день, сначала с одной группой, затем с другой... В одном случае я полетел в район фронта Woletz, к форту «Максим Горький». Это был ужасающий форт из стали и бетона, укрытый в скалах.

Гэра была ужасно вспахана бомбами крупных калибров, кратерами глубиной в несколько метров, здесь рвались бронированные плиты и разбивались вдребезги бетонные стены. Здесь лежат только мертвые? Черная и искореженная, она лежала в лучах сверкающего солнца, в то время как ее очищали от пленных. Широкий открытый проход в стене горы служил доказательством недавнего подрыва и глубокого проникновения в подземные проходы, туда, где все еще находились русские, отказывающиеся сдаться. С прилегающего холма доносился грохот артиллерии. Мы полетели дальше вперед над проходившей в теснине дорогой. На северном берегу Северной бухты находились разрушенные дома, некоторые из них еще горели, пустые дороги и затем залив, вдоль которого вытянулся Севастополь. Казалось, что он находится на расстоянии вытянутой руки.

Дальше к востоку можно было услышать вой пикирующих бомбардировщиков, атакующих огневые позиции в районе Инкермана. Там наши товарищи обрушивались вниз на узкие долины. Затем в воздухе вырастали пламенные взрывы вместе с грибовидными дымовыми облаками. Можно было слышать звуки глухих взрывов и легкий стук пулеметного огня. Среди огня и дыма в скалах оставались «советы» и продолжали вести стрельбу... Да, советские русские стреляли, но их огонь был несопоставим с ужасающим воздействием тысяч тонн бомб, которые обрушивались вниз на их отход по

скалам без перерыва. Наши атаки продолжались неустанно. В нужное время было тяжело решить, куда спикировать так, чтобы не протаранить другой самолет. Летая на малой высоте, как можно не испытывать страха быть протараненным самолетом, летящим выше тебя, или залететь в зону падения снарядов или бомб своей артиллерии или самолетов?.. Несмотря на безоблачное небо, над Севастополем было так много дыма и пыли, что было невозможно увидеть что-либо дальше, чем на расстоянии 100 метров... Одно за другим укрепления пали, вслед за чем наступил черед самого города. Русские пытались удержать город, но вскоре черные облака взрывов выросли над его центром. За исключением нескольких домов, город был морем пламени. Он выгорел дотла, и все, что осталось, являлось огромными горами развалин. Это было величайшее сражение с привлечением техники и военных материалов, свидетелем которого я когда-либо являлся, возможно, величайшее сражение этой войны».

О мощи ударов люфтваффе говорят и следующие цифры: к концу дня только самолеты группы III/LG1 произвели 16 групповых вылетов. Заставляя экипажи бомбардировщиков совершать до восьми вылетов в день, фон Вильдт добился того, что за сутки VIII авиакорпус совершил 1329 самолето-вылетов и сбросил 1218 тонн бомб. С учетом того, что протяженность линии фронта по сравнению с началом июня сократилась примерно в два раза, плотность огневого поражения была колоссальной. При этом враг сбрасывал бомбы с малых высот, прицельно. Советская зенитная артиллерия почти не стреляла, и в течение дня немцы потеряли от ее огня только два Ju-87 без экипажей. В боевом донесении об обстановке, сложившейся к 16 часам, Октябрьский докладывал: «... Авиация противника продолжает непрерывно бомбить группами 18 — 60 самолетов боевые порядки в районе Сапун-горы, хут. Дергачи, Малахов курган, высота Карагач, гора Суздальская, Английское кладбище и Хомутовая балка.

Авиация противника не дает нашей пехоте занимать рубежи обороны. Части несут большие потери в живой силе и матчасти.

Все дороги находятся под непрерывным огнем и бомбоударами. Погода штиль. Во всем районе стоит сплошной столб пыли, ничего не видно...» В следующем донесении, датированном 9 часами 30 июня, адмирал добавил, что «тылы войск вследствие непрерывных бомбежек нарушили нормальный оборот питания, довольствия войск».

Столь интенсивная поддержка люфтваффе не могла не

обеспечить успех наземного наступления. Часть опорных пунктов на южном берегу бухты и на Сапун-горе была полностью уничтожена огневыми ударами, часть — окружена противником. Продолжавшие обороняться в них малочисленные группы советских солдат сражались до последнего человека. К вечеру большинство защитников Сапун-горы погибло. Удерживавшие линию фронта советские войска не были отброшены — они просто перестали существовать. Как вспоминал В.И. Раков, *«наша оборона уже не гнулась и не отодвигалась, ее куски откалывались, как глыбы от скалы, под яростным напором врага. В образовавшиеся трещины просачивались серо-зеленые фигуры фашистских солдат, вбивая клинья все глубже. Начались бои на окраине города»*. Резервы не могли выдвинуться в назначенные районы, поскольку все дневные передвижения в условиях вражеского господства в воздухе оказались невозможны. К тому же из-за массового выхода из строя проводной связи и гибели части командиров оказалось полностью дезорганизовано боевое управление. В штабе не знали ни начертания переднего края, ни состояния войск на нем, ни того, смогли ли резервы выполнить поставленные перед ними задачи. В линии фронта в нескольких местах образовались широкие разрывы, куда широким потоком хлынули воспрянувшие духом немцы. Так совершенно неожиданно для командования СОРа произошел коллапс всей обороны.

Советская авиация над полем боя фактически не появлялась. В предрассветные часы слетали 12 У-26, пять УТ-16, «чайка» и три И-15бис (один из них разбился при взлете), днем и вечером — шесть Ил-2, три старых истребителя в варианте штурмовиков и 11 различных истребителей в качестве воздушного эскорта. По докладкам, штурмовикам удалось уничтожить две зенитные батареи, два миномета и до двух взводов пехоты. Прикрывающие истребители — капитан Сапрыкин и лейтенант Лопатский из 45-го иап — доложили о сбитии Ju-88, но немецкая сторона подтверждает только поврежденный в воздушном бою разведывательный «хейнкель». В любом случае этот воздушный бой стал последним, где советские и немецкие летчики пытались помериться силами в севастопольском небе. От огня зениток советская сторона потеряла «ил» капитана Куликова (выпрыгнул с парашютом), а «чайка» лейтенанта Петрова скапонировала при посадке. Еще пять «яков» были повреждены на аэродромах артиллерийским огнем. Совершенно очевидно, что в создавшихся условиях бое-

вая деятельность остатков 3-й ОАГ уже никак не могла повлиять на сложившуюся обстановку.

Из-за отсутствия связи с частями весь масштаб произошедшей катастрофы командованию СОРа удалось осознать только к утру 30 июня. В 09.50 Октябрьский, который еще недавно был убежден, что с часу на час противник прекратит штурм из-за понесенных тяжелых потерь, дал телеграмму следующего содержания:

«Противник ворвался с Северной стороны на Корабельную сторону. Боевые действия протекали в характере уличных боев. Оставшиеся войска сильно устали, дрогнули, хотя большинство продолжает геройски драться. Противник резко увеличил нажим авиацией, танками. Учитывая сильное снижение огневой мощи, надо считать, что в таком положении мы продержимся максимум 2 — 3 дня.

Исходя изданной конкретной обстановки, прошу Вас (телеграмма адресовалась наркомму ВМФ Кузнецову и маршалу Буденному. — М.М.) разрешить мне в ночь с 30 июня на 1 июля вывезти самолетами 200—250 человек ответственных работников, командиров на Кавказ, а также, если удастся, самому покинуть Севастополь, оставив здесь своего заместителя генерал-майора Петрова».

Чтобы правильно оценить значение этой телеграммы, необходимо заострить свое внимание на двух основных моментах. Во-первых, в отличие от существовавшей практики, она была подписана не Военным советом СОРа, а лично вице-адмиралом Октябрьским. О ее существовании даже среди руководителей обороны не было известно до вечера 30 июня.

Во-вторых, говоря о том, что защитники Севастополя «дрогнули», адмирал, мягко говоря, возводил на них напраслину. Характерный момент: в изданном в 1979 г. издательством «Наука» военно-историческом исследовании — мемуарах П.А. Моргунова «Героический Севастополь» слово «дрогнули» было стыдливо заменено многоточием.

Тем временем штурм города продолжался. Солдаты Приморской армии и матросы Черноморского флота отказывались верить в то, что переживший самые тяжелые моменты ноября и декабря 41 -го Севастополь не устоит. Свыкнуться с этой мыслью для многих оказалось невозможно — легче оказалось погибнуть в бою, продав свою жизнь как можно дороже. Не желая терять и так сильно потрепанную пехоту, Манштейн использовал старую тактику — массированные удары артиллерии и авиации по любому очагу сопротивления с по-

следующей «зачисткой» его пехотными подразделениями. Это была именно «зачистка», поскольку после сбрасывания в пределах небольших участков территории многих тонн металла об организованном сопротивлении речь уже, как правило, не шла. 30 июня самолеты VIII авиакорпуса совершили 1218 самолето-вылетов и сбросили 1192 тонны бомб — примерно по тонне на каждого вышедшего из строя в течение суток защитника черноморской твердыни. И это не считая артиллерии, которая как минимум удваивала этот показатель! Тем временем, пока в Севастополе кипели уличные бои, большая часть немецких войск обошла город с юга и продолжала наступление в направлении мыса Херсонес. Несмотря на то что войска СОРа все еще насчитывали около 80 тысяч человек, в качестве организованной вооруженной силы к исходу дня могли рассматриваться только 5,5 тысячи, входившие в состав 109-й стрелковой дивизии, 142-й бригады и четырех сводных батальонов, созданных на базе подразделений береговой обороны, ВВС и зенитной артиллерии. К исходу дня враг занял аэродром Юхарина балка. Еще раньше все оставшиеся на нем исправные самолеты перелетели на аэродром Херсонесский маяк. В ночь на 30-е 3-я ОАГ вступила в бой в последний раз — на штурмовку и бомбометание шесть раз вылетали У-26, 12 УТ-16, три И-15бис и один И-153. Их основной целью являлись батареи противника, совершавшие круглосуточный обстрел взлетной полосы и препятствовавшие посадке транспортных «Дугласов». Задолго до разрешения общей эвакуации началась эвакуация авиационной техники. Перед рассветом 30-го в направлении Анапы вылетели шесть Як-1, семь Ил-2, два И-153, по одному ЛаГГ-3, И-16 и И-15бис. Одним из «яков» управлял сам командующий ВВС ЧФ. *«По решению Военного совета, — вспоминал В.И. Раков, — улетел В. В. Ермаченков, предупредив, что с «большой земли» прилетят транспортные самолеты для эвакуации с аэродрома оставшихся раненых, членов Военного совета, личного состава авиационной группы и всех остальных.*

— Я вас засыплю самолетами! Только успевайте принимать! — говорил Ермаченков, но его отлет подействовал, конечно, удручающе.

Не устоял Севастополь! Эта мысль давила, как тяжелый груз».

Взлет произошел не совсем организованно, и в воздухе командующий потерял «як» капитана К.Д. Денисова, который должен был лидировать его до Кавказа. Ермаченков пристро-

ился к истребителю 45-го иап, летчик которого не имел опыта полетов над морем, и чуть было не привел генерала на аэродром занятой немцами Керчи. К счастью, летчики вовремя заметили ошибку, изменили курс, и вскоре все, за исключением одного пропавшего без вести Як-1, сели в Анапе.

Днем 30-го весь оставшийся в советских руках участок СОРа стал территорией коврового бомбометания самолетов люфтваффе, так что возможности продолжить боевую работу у остатков 3-й ОАГ не было никакой. В это время летно-технический состав ремонтировал оставшиеся машины, понимая, что неудача с ремонтом поделит летчиков и техников на живых и мертвых.

Тем временем в 19.00 была получена телеграмма от наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова: *«Эвакуация ответственных работников и ваш выезд на Кавказ Ставкой разрешены. Кузнецов»*. Одновременно указания от Ставки получил и командующий Северо-Кавказским фронтом маршал С.М. Буденный. Тем же вечером 30-го на основе их он дал указания командованию СОРа и руководившему действиями ЧФ из портов Кавказа контр-адмиралу И.Д. Елисееву. В интересах выяснения истины имеет смысл привести оба документа. Текст первого из них был следующим:

«1. По приказанию Ставки Октябрьскому, Кулакову (член Военного совета ЧФ. — М.М.) срочно отбыть в Новороссийск для организации вывоза из Севастополя раненых, войск, ценностей».

2. Командующим СОРом остается генерал-майор Петров. В помощь ему выделить командира базы посадки на правах помощника с морским штабом.

3. Генерал-майору Петрову немедленно разработать план последовательного отвода к месту погрузки раненых и частей, выделенных для переброски в первую очередь. Остатками войск вести упорную оборону, от которой зависит успех вывоза.

4. Все, что не может быть вывезенным, подлежит безусловному уничтожению.

5. ВС СОР действуют до предела возможности, после чего перелетают на кавказские аэродромы».

А вот указания, направленные Елисееву:

«1. Все находящиеся в строю катера МО, подлодки, сторожевые катера и быстроходные тральщики последовательно направлять в Севастополь для вывоза раненых, бойцов и документов».

2. До прибытия в Новороссийск Октябрьского организация возлагается на Вас.

3. Попутными рейсами завозить боезапас, необходимый защитникам для прикрытия вывоза. Отpravку пополнения прекратить. Организовать прием в Новороссийске и Туапсе.

4. На все время операции по вывозу ВВС Черноморского флота максимально усилить удары по аэродромам противника и порту Ялта, с которых действуют блокадные силы».

В чем разница между указаниями, исходившими от наркома ВМФ и командующего СКФ? В одном очень важном моменте: Н.Г. Кузнецов дал «добро» на просьбу Октябрьского эвакуировать ответственных работников, а Буденный, на основании решения Ставки, планировал осуществить эвакуацию если не всех оставшихся в живых защитников Севастополя, то, по крайней мере, раненых и тех, кто не потерял военную организацию и управляемость. Ясно, что успех выполнения этого плана напрямую зависел от усилий командования СОРа, его умения разобраться в обстановке и мобилизовать все силы для решения поставленной задачи. И что же сделало оно? Поступило прямо противоположным образом!

Около 19 — 20 часов состоялось последнее заседание Военного совета СОРа. Открыл его Октябрьский. Характеризуя обстановку, он подчеркнул, что за период штурма войска понесли большие потери, практически не осталось ни одного боеспособного подразделения, нет боезапаса. Далее он сказал, что на его телеграмму об эвакуации руководящего состава получен ответ наркома ВМФ с разрешением. Эвакуацию планировали произвести в ночь на 1 июля на самолетах, подводных лодках и катерах. В тоже время маршалом Буденным на основании решения Ставки была дана директива по организации эвакуации раненых и войск из Севастополя. Для руководства обороной, прикрытия эвакуации раненых и войск Октябрьский предложил оставить в Севастополе генералов Петрова и Моргунова, а через три дня и им приказывалось эвакуироваться.

По сути, в своем выступлении адмирал довел до сведения присутствовавших сложившуюся обстановку и общие задачи, которые предстояло решить СОРу в ближайшее время. Затем по логике должна была последовать постановка конкретных задач каждому из ответственных лиц, но вместо этого произошло совершенно немыслимое в военной среде обсуждение приказов высшего командования.

Пробные шары запустили члены Военного совета Примор-

ской армии Чухнов и Кузнецов. Они выразили сомнения в целесообразности оставления генералов Петрова и Моргунова. Поскольку соединений и частей, по существу, уже нет, говорили они, руководить на таком высоком уровне уже нечем. Поэтому вполне достаточно будет оставить одного из командиров дивизий вместе с его штабом. После этого «быка за рога» взял сам командующий Приморской армией. Он выразил сомнение, что в сложившейся обстановке удастся удерживать Севастополь в течение трех дней, но, поскольку командование приняло такое решение, он готов остаться (слава богу, командующий согласился подчиниться приказу!!!) и сделать все, чтобы выполнить боевую задачу. В последующих выступлениях самого П.А. Моргунова и дивизионного комиссара Н.М. Кулакова говорилось о том же. Вместо того чтобы прекратить обсуждение и напомнить о воинском долге, Октябрьский поинтересовался мнением Петрова, кого именно оставить в Севастополе? Остановились на кандидатуре генерал-майора П.Г. Новикова — командира 109-й стрелковой дивизии, наименее пострадавшей в предшествующих боях. На этом заседание закончилось, но о принятых на нем решениях Октябрьский благоразумно решил в Ставку не докладывать. Он вполне отдавал себе отчет в том, что делает, — впоследствии, когда он узнал о реакции Сталина на полную эвакуацию руководства СОРА, он поспешил заявить, что не давал Петрову никакого разрешения. И еще один характерный момент — несмотря на то что имелось вполне достаточно времени, командование не сделало никакого обращения к подчиненным войскам. Их задача оставалась прежней — сражаться до последнего вдоха, но не для того, чтобы удержать Севастополь, во что Октябрьский и Петров уже не верили, а для того, чтобы прикрыть эвакуацию «ответственных» работников.

В последующие часы Петров и Моргунов «оказывали практическую помощь» Новикову в организации обороны. Строилась она на основе боевого приказа, отданного в 21.30. В нем говорилось, что *«противник, используя огромное преимущество в авиации и танках, прорвался к окраинам города Севастополь с востока и севера. Дальнейшая организованная оборона исключена»*. Для чего в приказ была добавлена последняя фраза, ведь дальше в нем ставилась задача *«упорно оборонять рубеж хут. Фирсова — хут. Пятницкого — истоки бухты Стрелецкой?»* Да с той же самой целью, для которой проводилось заседание Военного совета, — придать своим субъективным оценкам максимально объективный документирован-

ный характер, разделить ответственность на несколько лиц, поскольку под боевым приказом расписался и И.Е. Петров, и член Военного совета Приморской армии Чухнов, и начальник штаба Крылов. Иными словами, «ответственные» работники демонстрировали явное стремление уйти от какой-либо ответственности за принимаемые решения и полную безответственность по отношению к своим подчиненным.

Последующие несколько часов были посвящены тому, чтобы своими руками обезглавить остатки соединений и частей. Их командиров в момент вечернего доклада об обстановке вызывали в штаб СОРа, размещавшийся на 35-й батарее. Там, если верить мемуарам Е.И. Жидилова, происходили следующие позорные сцены:

«Внезапно получаю приказание явиться к дивизионному комиссару Кулакову. В бесконечных коридорах 35-й батареи, заполненных ожидающими эвакуации людьми, с трудом разыскиваю члена Военного совета флота. Стою перед ним грязный, запыленный, с забинтованной головой, с автоматом на груди. Николай Михайлович с грустной улыбкой оглядел меня.

— Ну, автоматчик, отстрелялся. Иди теперь на подводную лодку.

Не сразу доходит до меня смысл его слов. А когда понял, пытаюсь возразить:

— Не могу. Моя бригада еще воюет.

Кулаков хлопнул ладонью о стол:

— Мы с тобой люди военные. Приказ для нас — закон. Приказано тебе на подводную лодку — иди.

Он достает из ящика стола пачку печенья и сует мне в руку:

— Возьми на дорогу. Больше нечем угостить. Мы теперь ничего не имеем: ни продовольствия, ни воды, ни патронов. В диске твоего автомата еще есть патроны? Отдай какому-нибудь бойцу. На лодке тебе оружие не понадобится».

Вот так: про «приказ — закон» рассуждал человек, который всего пару часов назад обсуждал приказ Ставки об организации эвакуации и обороны.

С наступлением ночи началось бегство. Октябрьский эвакуировался воздухом. По воспоминаниям очевидцев, когда Октябрьский и Кулаков подходили к «Дугласу», их узнали. Скопившиеся на аэродроме раненые зашумели, началась беспорядочная стрельба в воздух. Неизвестно, чем дальше могла обернуться ситуация, если бы не комиссар 3-й ОАГ Б.Е. Михайлов. Он сумел объяснить всем присутствующим, что командующий убывает с единственной целью — организовать с

Кавказа эвакуацию защитников Севастополя. Этими же рейсами эвакуировалось и командование 3-й ОАГ. Вскоре самолет взлетел, а Михайлов так и остался на аэродроме. По воспоминаниям Ракова, ему хотелось избежать повторения ситуации 1941 г., когда он был необоснованно обвинен в трусости только на том основании, что прибыл с личным докладом об обстановке в тыловой штаб. Комиссар так и остался на Херсонесе, предпочтя смерть в бою позорному бегству.

Еще драматичней развивались события в бухтах Херсонесского полуострова, куда с Кавказа перелетело несколько летающих лодок. В.И. Раков вспоминал:

«Посадка на гидросамолеты была сопряжена с большими трудностями. Люди набивались в катер, и он, почти черпая бортами воду, переваливаясь на волне до предельного крена, вез их.

Некоторые пассажиры, не дождавшись полной остановки катера, начинали прыгать с него на самолет.

— Не прыгайте! Проломите крыло! — кричали летчики.

К счастью, повреждений ни один самолет не получил. Несколько человек упало с катера в воду, но их удалось вытащить. Другие добирались к самолету вплавь, не надеясь на катер.

Вначале это были просто нетерпеливые. Потом село на воду разом три самолета, а катеров было всего два. Так же обстояло дело и в соседней Камышовой бухте. Тогда многие, перестав уповать на катер, поплыли сами.

Но если с берега казалось, что самолеты совсем близко, то в действительности это было не так. Бросившись в воду в одежде, измученные люди тонули. Некоторые поворачивали обратно, но не все смогли добраться до берега».

Около 3 часов ночи 1 июля на подводных лодках «Щ-209» и «Л-23» Херсонес покинули штаб и Военный совет Приморской армии во главе с генералом Петровым.

Несколько позже, уже перед самым рассветом, на взлет пошли те самолеты 3-й ОАГ, которые удалось ввести в строй в течение дня — четыре Як-1, три И-16, по одному Ил-2, И-153, И-15бис и четыре У-26. На «иле» лейтенанта Мишина сразу обнаружилось неполадки, и ему пришлось тут же приземляться. Перелет остальной группы также не прошел без осложнений. Один из «яков» потерял ориентировку и совершил вынужденную посадку в горах в районе города Гудауты, другой — из-за неполадок сел в море в районе Туапсе, но его пилот — летчик Осипко — спасся. Три У-26 также потеряли ориенти-

ровку и своевременно на аэродром не прибыли, но впоследствии все они были найдены разбитыми на своей территории.

Гораздо более печальная участь постигла тех, кто остался на аэродроме Херсонесский маяк. До утра наземный состав 3-й ОАГ занимался уничтожением неисправных самолетов — их просто сбрасывали со скалистого обрыва. В этот момент часть из них была уничтожена артиллерийским огнем (три Як-1 и один И-153) и утренним штурмовым ударом «мессершмиттов» (один УТ-16, три У-26 и один тренировочный УТ-2). Тем не менее на аэродроме все еще оставались три исправных УТ-16. Они входили в состав сводной эскадрильи 23-го шап, которую командование 3-й ОАГ решило оставить на аэродроме, чтобы продолжать ночные удары по войскам противника. Командовать эскадрилей оставался сам командир полка капитан М.И. Ахапкин. Не исключено, что оставшиеся машины совершили еще несколько вылетов в ночи на 1 и 2 июля, но их учет вести было уже некому. В связи с общим коллапсом судьба остатков эскадрильи и самого Ахапкина осталась неизвестной. Из свидетельств очевидцев и оперативной сводки ВВС ЧФ ясно только, что на рассвете 2 июля последний уцелевший УТ-16, пилотируемый сержантом Шапкариным, совершил попытку перелететь в Анапу. При этом Шапкарин перевозил в самодельной кабине, прорубленной в гаргроте самолета, адъютанта эскадрильи Гривцова. То ли у самолета отказал старый мотор, то ли он не был рассчитан на такую нагрузку, но у побережья Кавказа «утенок» потерпел катастрофу... Судьба последней машины севастопольской авиагруппы оказалась печальной.

1 июля стал последним днем, когда самолеты люфтваффе принимали участие в массированных налетах против остатков войск СОРа. Даже несмотря на то, что лишённые командиров и боеприпасов советские подразделения утратили способность оказывать организованное сопротивление, темп налетов не спадал. Всего же за пятидневный период финального штурма (28 июня — 2 июля) VIII авиакорпус произвел 4805 самолето-вылетов, или по 961 самолето-вылету в сутки. В создавшихся условиях продолжение столь массированных ударов действительно не могло не отразиться на моральном духе уцелевших защитников. В своих мемуарах М.В. Авдеев приводит свидетельство медсестры 3-й ОАГТакжейко:

«...Вера Такжейко познала все ужасы отступлений и радости побед, прослужив в армии вплоть до 1946 года. Она оставалась с ранеными в огненном Севастополе даже тогда, ко-

гда с Херсонесского маяка взлетел последний советский самолет. Вот что она позднее написала мне об этих днях:

«30 июня 1942 г. улетела вся последняя авиация с Херсонесского маяка. В Севастополь вошли немцы. Все советские части отступили к нашему маяку. Бомбили нас страшно с 5 утра до 21 часа. Бомбы сыпались разных калибров. Вверх жутко было поднять глаза — сплошные самолеты. Кроме того, фашист бил еще из тяжелой мортиры, которая стояла в Бахчисарае. Это был кромешный ад. Я никогда позже за всю войну не видела так много убитых и раненых. Их некуда было девать. Перевязочного материала не было, рвали простыни и перевязывали.

Трудно описать весь ужас, пережитый в последние дни обороны Севастополя. Очень больно было смотреть на раненых, которые просили пить, есть, а у нас ничего не было. Колодцы и склады с продовольствием разбомбили. Армия без питания, воды, но самое главное, не было патронов, нечем было стрелять.

Уходила я из Севастополя 4 июля вплавь, т.е. в 2 часа ночи ушла в море, а подобрал меня в пятом часу утра катер-охотник. Я очень тогда перемерзла и тяжело заболела. Катера эти были посланы за армией для отступления. Подойти к берегу они не могли, берег сильно обстреливался. И вот, кто мог

плавать, тот и плыл к катерам, экипажи которых спасали людей и поднимали на борт».

Нет ничего удивительного в том, что в такой ситуации немецкие войска продолжили занимать бывшие укрепления и развалины Севастополя, встречая на своем пути лишь отдельные очаги сопротивления. В 13.15 по берлинскому времени над городскими руинами был поднят флаг со свастикой. К исходу дня немцы заняли бухты Стрелецкая, Омега, но перед позициями 35-й батареи их продвижение затормозилось.

Тем временем Черноморский флот по приказу Буден-



Херсонесский маяк - безмолвный свидетель последних суток обороны черноморской твердыни (фото из альбома VIII авиакорпуса).

ного пытался произвести обещанную эвакуацию. С этой целью в течение первой половины 1 июля из Новороссийска вышли тральщики «Т-404», «Т-410», «Т-411», «Т-412» и десять сторожевых катеров. Переход занял у них весь день, и только вечером корабли прибыли к мысу Херсонес. При этом «Т-404» и «Т-412», шедшие совместно, попали под удар группы бомбардировщиков. На «Т-404» близкими разрывами оказался заклинен руль, и он начал описывать циркуляции. Осколки пробили магистраль водяного охлаждения правого дизеля и повредили пожарный насос. Устранить повреждения удалось только к 21 часу. Прибыв уже после наступления темноты к мысу Херсонес, с тральщиков заметили, что навигационное оборудование фарватеров частью снято, а частью уничтожено. Опасаясь оказаться на своем же минном поле, командиры тральщиков отказались от продолжения прорыва и повернули в Новороссийск. Утром на обратном пути они спасли 33 человека с тонущей летающей лодки ГСТ (экипаж и 26 человек 12-й авиабазы), которая вылетела от мыса Херсонес накануне вечером. Остальные два тральщика и катера, несмотря на неоднократные налеты небольших групп «юнкерсов», повреждения и потери в экипажах, к позднему вечеру прорвались к причалам 35-й батареи. В отражении воздушных ударов принимали участие несколько пар ДБ-3 и Пе-2 ВВС ЧФ с Кавказа. Так, одна из пар «ильюшиных» пулеметным огнем и стрельбой реактивными снарядами смогла сорвать атаку нескольких «юнкерсов», но от ответного огня потеряла машину лейтенанта Журлова.

В течение дня начальник штаба ЧФ Елисеев продолжал поддерживать с генералом Новиковым связь. В 14.10 он запросил: *«Донести: можете ли принять «Дугласы»?»,* на что получил утвердительный ответ. Затем в 20.10 и в 20.45 от Новикова поступило еще две телеграммы, где говорилось об активности противника и о том, что обстановка продолжает ухудшаться. Тем не менее последняя заканчивалась фразами: *«Начсостава 2000 человек [в] готовности [к] транспортировке. 35-я батарея действует».* Несмотря на это, Елисеев ответил: *«По приказанию командующего ЧФ «Дугласы» и морская авиация присланы не будут. Людей сажать на БТЦ, СКА и ПЛ. Больше средств не будет, эвакуацию на этом заканчивать».* Почему Октябрьский так жестоко обошелся с теми, кто своей героической борьбой неоднократно доказывал высокое воинское мастерство и морально-психологические качества? Берег корабли и самолеты, которых после нескольких меся-

цев попыток снабжать Севастополь оставалось не так уж и много? Или, может, хотел, чтобы в живых осталось как можно меньше свидетелей его позора?

Так или иначе, получив эту телеграмму, в ночь на 2 июля Новиков и личный состав его штаба перешли на сторожевые катера. Сам генерал шел на катере «СКА-0112». Утром он и шедший рядом «СКА-0124» были перехвачены четырьмя немецкими торпедными катерами. В последовавшем бою «СКА-0124» затонул, а «СКА-0112» получил тяжелые повреждения и был взят немцами на бордаж. В плен попал 31 советский военнослужащий, включая генерала Новикова, комиссара 109-й дивизии А.Д. Хацкевича, бывшего командира крейсера «Червона Украина» И.А. Зарубу и еще нескольких старших офицеров. Новиков и Хацкевич погибли в плену, так что полные данные о последних сутках организованной обороны СОРа отсутствуют. Помимо «СКА-0112» и «СКА-0124» утром 2 июля советская сторона потеряла сторожевой катер «СКА-021», который был тяжело поврежден на рассвете немецкой авиацией и затонул около полудня, но уже после того, как находившиеся на нем люди перешли на борт «СКА-023» и «СКА-053».

Хотя сопротивление на мысе Херсонес все еще продолжалось, Манштейн по вполне понятным причинам поспешил до-



Сторожевые катера типа «МО» стали единственными плавсредствами Черноморского флота, высланными для эвакуации защитников Севастополя.

ложить в ставку фюрера о взятии Севастополя. 1 июля вечером из сообщения немецкого радио он узнал, что ему присвоен чин генерал-фельдмаршала. По плану после ликвидации остатков советских войск на Херсонесе соединениям 11-й армии предоставлялось некоторое время на приведение себя в порядок, но летчикам VIII авиакорпуса отдых и не снился. Большинство оставшихся авиagrupp предстояло в ближайшие дни перебазироваться в район Харькова, а это значило, что немцы добровольно отказывались от завоеванного с таким трудом господства в воздухе над Черным морем. В распоряжении фон Вильдта, который вернулся к исполнению должности «Fliegerfuhrer Sud», оставались только три ударные группы — ветераны боев над Черным морем III/LG1 (до 12 июля), II/KG26 и I/KG100. Решить все поставленные на последний период задачи было бы затруднительно, и фон Вильдт не удержался от соблазна оставить у Черноморского флота «добрую память» о VIII авиакорпусе в виде массированного удара по кавказским портам. В качестве официального предлога для организации налетов служили стремления сорвать возможную десантную операцию русских в Крым и эвакуацию войск СОРа.

Между 09.20 и 11.35 2 июля 78 двухмоторных и 40 одномоторных бомбардировщиков в сопровождении примерно трех десятков «мессершмиттов» с некоторыми интервалами по времени атаковали порты Новороссийск, Анапа, Тамань, Темрюк, Ахтари и Ейск, а также анапский аэродром перехватчиков. Несмотря на то что немецкая авиация крупными силами проявляла активность у наших берегов на протяжении двух часов, а в районе Анапы имелась радиолокационная установка «РУС-2», налеты на все пункты оказались совершенно незапланированными и сопровождались необычайно тяжелыми потерями. В Анапе немцы потопили транспорт «Эльборус» (970 брт), торпедный катер и шхуну «Днестр», в Темрюке — канонерскую лодку № 4, а в Таманском заливе — торпедный катер № 112. Самые же чувствительные потери были понесены в Новороссийске. Там погибли тяжело поврежденный 27 июня лидер «Ташкент», эсминец «Бдительный», транспорт «Украина» (4727 брт) и спасательный буксир «Черномор». Множество кораблей и судов получили повреждения. Несмотря на то что немцам пикирующим бомбардировщикам все-таки не удалось разбомбить аэродром в Анапе, действия советских перехватчиков оказались на редкость неудачными. Они не только не смогли сорвать налет на Новороссийск, поскольку при-



**Лидер «Ташкент», потопленный немецкой авиацией в порту
Новороссийска 2 июля 1942 г.**

были туда с большим опозданием, но и сами потеряли два «яка», «миг» и «лагг», сбитых «мессершмиттами» из II/JG77. Немцам налет обошелся в один Ju-88 KG76, уничтоженный зенитками над Новороссийском, и один Vf-109, подбитый огнем с земли над Анапой. Летчик с последнего был спасен после посадки в море летающей лодкой. Столь тяжелые потери ЧФ объяснили *«преступно-халатным отношением к своим обязанностям»* со стороны командира Новороссийского базового района ПВО полковника Гусева, который в момент подлета самолетов спал (перед этим не спал несколько дней), а его подчиненные запоздали с объявлением воздушной тревоги, поскольку приняли прибывающие самолеты за свои. По приказу Октябрьского Гусев был предан суду военного трибунала и приговорен к расстрелу.

Вернемся к событиям на Херсонесе. В последующие несколько дней организованного сопротивления там уже не было. Тем не менее отдельные группы бойцов, собравшиеся во-

круг уцелевших командиров, предпринимали попытки проваться в горы. В одной из таких попыток 3 июля погиб комиссар 3-й ОАГ Б.Е. Михайлов. Остальные же солдаты скопились под скалами у самого уреза воды и ждали, что за ними придут корабли и катера. Катера действительно показывались почти каждую ночь, но из-за высокого наката и непрекращающегося артиллерийского обстрела не могли подойти к берегу вплотную. В последний раз принять людей с берега удалось в ночь на 3 июля, подобрать с обездвиженных плавсредств — вечером 4-го. Некоторое количество защитников смогло самостоятельно уплыть на Кавказ на подручных плавсредствах. Всего же в период с 1 по 10 июля морским путем из Севастополя спаслось 1726 человек. Спасенные по своим линиям докладывали о ситуации в верхние инстанции. Во второй половине 4 июля маршал Буденный получил шифровку из Генерального штаба за подписью начальника оперативного управления генерала Н.Ф. Ватутина:

«На побережье СОРа есть еще много отдельных групп бойцов и командиров, продолжающих оказывать сопротивление врагу. Необходимо принять все меры для их эвакуации, послав для этой цели мелкие суда и морские самолеты.

Мотивировка моряков и летчиков невозможности подхода к берегу из-за волны неверная, можно подобрать людей, не подходя к берегу, а принять их на борт в 500 — 1000 м от берега.

Прошу приказать не прекращать эвакуацию, а сделать все возможное для вывоза героев Севастополя».

Буденный немедленно «спустил» шифровку Октябрьскому, который отреагировал на нее довольно нервно:

«Москва, Генштаб. Ватутину, Буденному, Исакову, Алафузову.

Операции по съемке и вывозу отдельных групп начсостава, бойцов СОРа не прекращались и не прекращаются, хотя это связано с очень большими трудностями и потерями корабельного состава.

Подводные лодки прорваться в Севастополь не могут. Все фарватеры противник закрыл своими катерами. О трех подлодках еще не получены сведения, где они, хотя все сроки их возвращения прошли (все находившиеся в тот момент у Севастополя подводные лодки позднее вернулись в свои базы. — М.М.). Вернувшиеся лодки весь путь преследовались авиацией, катерами-охотниками, на каждую лодку сброшены сотни бомб.

Еще не вернулись два катера МО. Сегодня послал еще

шесть катеров МО, которые вернулись. Каждый доставил больше сотни человек. Буду продолжать операции.

Докладаваю, что сопротивление врагу оказывается нормально».

Тем не менее именно в эти сутки оставшиеся без боеприпасов, продовольствия и воды защитники Севастополя начали массово сдаваться в плен. По данным Манштейна, только 4 июля на полуострове Херсонес немцы пленили около 30 тысяч человек. Общее же количество пленных за период штурма, по немецким подсчетам, составило 97 тысяч человек. Вне всякого сомнения, оно было сильно завышено, поскольку немцы включили в число пленных и все гражданское население, которое укрывалось под скалами вместе с войсками. Общее же количество пленных и пропавших без вести, включая тех, кто погиб в боях в дни после окончания организованного сопротивления, составило около 79,5 тысячи. В число пропавших без вести вошло несколько сотен военнослужащих 3-й ОАГ, в первую очередь наземного персонала 12 и 20-й авиабаз.

Логической же точкой в борьбе советской авиации в небе Севастополя можно считать налет на дворец в Ливадии, где вечером 5 июля Манштейн решил провести торжественный прием по случаю окончания крымской кампании. На мероприятие были приглашены все командиры вплоть до батальонного звена, а также все кавалеры Рыцарского креста и Немецкого креста в золоте. Тайну встречи при столь большом скоплении народа сохранить не удалось. Между 17.54 и 18.06 семь ДБ-3 и пять Пе-2 ВВС ЧФ сбросили на бывший царский дворец четыре ФАБ-1000, 32 ФАБ-100, 75 осколочных и 33 зажигательные бомбы. Летчики донесли, что они наблюдали *«одно прямое попадание ФАБ-1000 по дворцу, здание разрушено»*. К счастью, они ошиблись — все бомбы упали мимо, иначе негде было бы главам союзных держав проводить конференцию в феврале победного 1945 года. Летом 1942 г об этом, конечно же, никто не думал, хотя вера в неизбежность поражения нацизма не покидала советских людей даже в этот, один из самых тяжелых моментов Великой Отечественной войны.

* * *

Горько признать, но 250-дневная оборона Севастополя, давшая немало примеров подлинного и массового героизма, закончилась поражением. Увы, оно оказалось не единственным, которые пришлось потерпеть советской стороне весной,

летом и осенью 1942 г. Были и более масштабные по площади утраченной территории, и более многочисленные по людским потерям. Именно поэтому в общей истории Великой Отечественной войны обороне Севастополя уделяется относительно немного внимания. Возможно, отчасти тому виной и позорное бегство командования СОРа, и бессилие, проявленное при попытках спасти основную часть защитников от немецкого плена. Заметно отличается от отечественной немецкая оценка событий — в их истории войны Севастополь именуется не иначе чем сильнейшей крепостью в мире, а ее взятие — крупным военным успехом. В результате сложилась парадоксальная ситуация, когда «героическому Севастополю» в Советском Союзе не было посвящено ни одного художественного фильма или художественной книги. Сейчас, когда многие занялись идеализацией истории дореволюционной России, гораздо чаще доводится слышать об обороне города в 1854 — 1855 гг., чем о гораздо более близких событиях 1941 — 1942 гг. Удивительно сознавать это, особенно если учесть, что название города уже который год не выходит из употребления средств массовой информации, величающих его не иначе как «город славы русских моряков». Мы лишь в меру своих сил попытались показать вклад летчиков, поскольку о них известно еще меньше.

На самом деле итоги воздушной борьбы в небе Севастополя впечатляют. И дело здесь совершенно не в том, что в Севастополе имелось много самолетов, которые сбили множество самолетов противника или нанесли ему гигантские потери на земле. Дело в том, что эти самолеты, как говорится, оказались в нужное время в нужном месте. Летом 1941 года летавшая из-под Севастополя советская авиация вызвала весьма болезненную реакцию немецкого командования, опасавшегося за судьбу немецких нефтепромыслов. Это заставило немцев всерьез задуматься над скорейшей оккупацией всего Крыма и выделить для действий на этом театре целиком 11-ю армию под командованием одного из способнейших полководцев Третьего рейха. Началось сражение за Перекоп. В ходе него наша авиация развила такую кипучую деятельность, что заставила немцев развернуть против нее группировку, составлявшую примерно четверть от всех сил люфтваффе, задействованных на Восточном фронте. В итоге немцам удалось сломить сопротивление советских войск, но

ценой отсутствия их воздушных эскадр под Москвой, где тем временем вермахт наносил свой главный удар. Чуть ослабела воздушная поддержка, и уже 11-я армия оказалась не в силах решить поставленных перед ней задач в ходе первого и второго штурма Севастополя, в то время как советская авиация, особенно во время отражения второго штурма, действовала достаточно эффективно. Главная база ЧФ осталась в наших руках, что имело для противника весьма неприятные результаты. Опираясь на Севастополь, Черноморский флот высадил ряд десантов в Крыму, что позволило освободить Керченский полуостров и создать предпосылки для освобождения всего Крыма. Увы, по целому ряду причин эти замыслы осуществить не удалось. Тем не менее для ликвидации советских анклавов в Крыму немцам пришлось опять создать мощный ударный кулак, в первую очередь за счет люфтваффе. То, что защитникам Севастополя в течение месяца летнего времени с прекрасной летной погодой удавалось оттягивать на себя VIII авиакорпус, дорогого стоило.

Здесь мы неизбежно подходим к вопросу о возможности удержания Севастополя в ходе третьего штурма. С точки зрения автора, она имела, при условии что командование СО-Ра и ЧФ своевременно и четко спланировали бы снабжение осажденной базы, раньше добились бы от Ставки выделения военно-транспортной авиации. По ходу работы мы неоднократно подчеркивали, что основной причиной, благодаря которой немцам удалось добиться своего значительного успеха, стала нехватка боеприпасов, в первую очередь к полевой и зенитной артиллерии. Последних не стало уже к концу первой декады июня. Это позволило немцам резко снизить высоту бомбометания и фактически на порядок поднять эффективность своих авиаударов. Оказались выбомблены позиции зенитных и полевых батарей, береговой артиллерии, а затем очередь дошла и до переднего края. В бухте стали топиться все суда, оказавшиеся у причалов с наступлением рассвета. Боеприпасы к зенитным орудиям стали той критической точкой, через которую можно было бы спасти город. Ясно, что, сосредоточив еще большие силы, немцы могли бы им овладеть и без интенсивной авиационной поддержки, но в том-то и дело, что для того, чтобы подтянуть эти наземные силы, им пришлось бы менять весь замысел летней кампании 1942 года, а наступление на Сталинград и Кавказ все-таки считалось

важнее Севастополя. Если бы советской стороне удалось бы удерживать свои первоначальные позиции еще на протяжении недели — 10 дней, в ставке Гитлера скорей всего потеряли бы терпение и отобрали у Манштейна авиацию, точно так же как отобрали в сентябре 1941 года у фон Лееба танковые и авиационные соединения, штурмовавшие Ленинград. А без авиации успех штурма оказывался под большим вопросом. Соединения 11-й армии были действительно обескровлены — согласно записи Гальдера, по состоянию на 29 июня 1942 года она запросила 60 тысяч солдат и офицеров маршевого пополнения. Все вышеизложенное позволяет говорить, что успех штурма не был predetermined заранее. И все же, даже несмотря на свой успех, немецкая победа явно давала повод сравнить ее с победами царя Пирра.

Чего стоила вермахту эта победа? Для штурма главной базы ЧФ была собрана мощная группировка артиллерии, включавшая орудия самых крупных калибров, а в составе VIII авиакорпуса действовал фактически каждый пятый немецкий самолет, находившийся на Восточном фронте. Несмотря на такую высокую концентрацию сил, быстрого прорыва и победы, на которые так рассчитывал Манштейн, не получилось. Штурм превратился в медленное прогрызание советских позиций. Оно сопровождалось совершенно колоссальным, ни с чем не сравнимым объемом расхода артиллерийских и авиационных боеприпасов. За период подготовки и самого штурма (2 июня — 1 июля) VIII авиакорпус совершил 23 751 самолето-вылет и сбросил на территорию СОРа 20 528,9 тонны бомб. Это было больше, чем с начала Второй мировой войны и до лета 1942 г. сбросила на Германию союзная авиация. Фактически на каждого выведенного из строя (убитого или раненого) советского солдата приходилась без малого одна тонна бомб! И это, не считая артиллерийских снарядов и патронов к стрелковому оружию.

Масштабы действий 3-й ОАГ оказались намного скромнее. За период штурма ее самолеты совершили вылетов в 7,5 раз меньше и сбросили в 65 раз меньше боевой нагрузки, чем противник. Причем примерно три четверти бомб было сброшено в ночное время, когда точность бомбометания оставляла желать много лучшего. Не преуспели севастопольские летчики и в попытке защитить собственное небо. Об этом говорят следующие цифры: за период штурма, в соответствии с

отчетом, VIII авиакорпус по боевым причинам потерял 31 самолет, причем, по немецким данным, ни один из них не был потерян в воздушном бою. Последнее, конечно же, явно не соответствует истине, хотя бы потому, что значительная часть потерь приходится на «пропавшие без вести» машины, которые как раз таки в воздушных боях и сбивались. Почти за то же время (25 мая — 1 июля 1942 г.) 3-я ОАГ, по официальным данным, потеряла в схватках в воздухе 53 боевых самолета, в том числе 28 Як-1, 5 ЛаГГ-3, 6 И-16, 6 И-153, 5 Ил-2, 2 ДБ-3 и один Пе-2. Еще 16 пропали без вести.

В чем причина столь неудачного исхода борьбы в воздухе? Их несколько. Во-первых, немцы имели значительное численное превосходство, и количество машин в трех истребительных группах, задействованных в штурме города, фактически равнялось общей численности самолетов в 3-й ОАГ к началу сражения. Во всех тех боях, где мы понесли серьезные потери, немцы имели значительное численное превосходство. Кроме того, советские истребители, как правило, были скованы сопровождением штурмовиков и уже поэтому были вынуждены уступать инициативу своему противнику.

Во-вторых, большинство немецких летчиков, добивавшихся побед, относились к категории асов, причем многократных асов. Достаточно вспомнить Голлоба, Сетца, Уббена, Омерта, Фрейтага, Хакля, Райнерта, каждый из которых имел более 50 воздушных побед на своем счету. Самые именитые летчики ВВС ЧФ имели побед значительно меньше. К концу первого года войны между СССР и Германией самый большой счет был у Е. Рыжова (10 побед), за ним шли Алексеев и Калинин (по 8 побед) и Авдеев (7 побед). При этом следует иметь в виду, что большинство своих успехов немецкие пилоты одержали в боях с истребителями, а советские — в боях с бомбардировщиками, поскольку немецкие истребители в небе Севастополя до мая 1942 г. практически не появлялись.

Третьей среди главных причин было превосходство немцев в качестве авиационной техники. Хотя Севастопольская авиагруппа была неплохо укомплектована новейшими «яками», даже они сильно уступали «мессершмиттам» последних модификаций. В отчете 62-й истребительной авиабригады ВВС ЧФ за первый год войны говорилось: *«Наши истребители на средних высотах уступают Me-109 в скоростях, и особенно в скоростях в вертикальной плоскости (значительно тяжелее*

Me-109), поэтому бой вести с Me-109 в вертикальной плоскости чрезвычайно тяжело и это ведет к излишним потерям. Благодаря чему бой почти во всех случаях производится в горизонтальной плоскости и приобретает характер оборонного боя — оборонного кольца, а не наступательного боя. В лучшую сторону по своим летно-техническим качествам выделяется самолет Як-1, однако и он уступает Me-109ф. Самолет ЛаГГ-3 слишком тяжел и неспособен вести бой с истребителями противника. В целом преимущество в летно-технических качествах самолета-истребителя на стороне истребителей противника типа Me-109 и особенно Me-109ф». Комментарии, как говорится, излишни.

С учетом всего вышесказанного не может не возникнуть вопрос о целесообразности пребывания 3-й ОАГ в Севастополе с того момента, как из-за больших потерь в воздушных боях советское командование было вынуждено отказаться от прикрытия порта и перейти к исключительно утренним и вечерним вылетам.

Эффект от них был близким к нулю, в то время как потери главным образом в результате бомбардировок и обстрела аэродромов постоянно росли. Не следует забывать и того, что на свое снабжение авиагруппа забирала часть с таким трудом доставляемых средств. С нашей точки зрения, уже 13 — 15 июня командованию следовало передислоцировать оставшиеся самолеты на Кавказ, чтобы избежать ненужных потерь, а на кораблях вместо авиационного боезапаса доставлять снаряды для зенитной артиллерии.

Вместе с тем не следует думать, что борьба советских летчиков и зенитчиков была изначально бессмысленной и бесполезной. Не следует забывать, что своим ожесточенным сопротивлением севастопольцы на восемь дней отсрочили начало наступления по плану «Блау», сильно потрепали дивизии 11-й немецкой армии и нанесли определенные потери соединениям VIII авиакорпуса. Кто знает, может, именно этих потраченных сил и просроченных дней немцам не хватило для того, чтобы вовремя взять Сталинград и захватить Кавказ? В любом случае 250-дневная оборона Севастополя является одним из самых славных событий Великой Отечественной войны, а советские летчики вписали в ее историю немало героических страниц.

Таблица 3. 13

ИЗМЕНЕНИЕ СОСТАВА 3-Й ОАГ В ПЕРИОД ТРЕТЬЕГО ШТУРМА СЕВАСТОПОЛЯ (25.5 - 1.7.1942)

	Численность самолетов на 25.5	Перелетело с Кавказа 25.5 — 29.6	Потери 25.5-1.7	Улетели на Кавказ		Уничт. при эваку.
				до 29.6.1942	29.6-1.7,	
Як	15/6	47	43	2	11	6
МиГ	2/0	—	1	—	—	1
ЛаГГ		9	7	—	2	—
И-16	6/2	15	10	—	4	6
И-153	14/7	1	11	1	3	2
И-15	6/3	3	7	1	2	—
Ил-2	13/8	12	17	—	7	1
ДБ	7/4	4	6	5	—	—
Пе-2	9/7	1	6	4	—	—
СБ	3/2	3	3	3	—	—
МБР	13/8	—	7	6	—	—
УТ-16	8/6	—	6	—	1	1
У-26	7/5	7	7	—	4	3
Итого	103/58	102	131	22	34	20

Примечание: Кроме того, уничтожены в авиамастерских — 2 Як, 1 ЛаГГ, 4 И-16, 1 И-153.

Таблица не включает потери 247-го иап ВВС РККА (не менее 4 Як-1 до того, как остатки части были влиты в состав 45-го иап ВВС РККА).

Таблица 3. 14

**ЧИСЛО САМОЛЕТО-ВЫЛЕТОВ 3-Й ОАГ В ПЕРИОД ОТРАЖЕНИЯ ТРЕТЬЕГО ШТУРМА СЕВАСТОПОЛЯ
(25.5-1.7.1942).**

	ИА	ША	БА	НБА	Всего
Прикрытие ГБ	561	—	—	—	561
Прикрытие войск	30	—	—	—	30
Прикрытие кораблей	—	—	44	—	44
Сопровождение ударных самолетов	348		—	—	348
Удары по аэродромам	4	12	42	- —	58
Удары по войскам	154	313	167	840	1474
Удары по кораблям и портам	—	—	9	—	9
Воздушная разведка	88	—	27	—	115
Прочие	4	—	10	71	85
Итого	1189	325	299	911	2724

**САМОЛЕТО-ВЫЛЕТЫ 3-Й ОАГ В ИЮНЕ 1942 г.
ПО ДНЯМ И ЗАДАЧАМ**

Дата	Ночные БУ и ШУ	Дневные ШУ	ВР	Прикр. ГБ и ЛФ	Сопр.	Прикр. ТР	Спец.	Всего
1.6	22		5	40	-	16	5	88
2.6	?	7	?	7	5	7		70
3.6	17	6	13	27	35	4	-	102
4.6	40	9	10	50		-	-	-
5.6	30	7	4	39	-	-	-	90
6.6	16	6	3	62	-	-	-	91
7.6	20	18	?	?	36	7	?	80
8.6	22	21	-	38	47	-	-	128
9.6	33	30	-	13	68	-	-	144
10.6	58	11	3	-	17	-	-	89
11.6	76	52	2	-	24	-	4	158
12.6	80	36	2	?	42	3	?	189
13.6	82	22	?		33	?	?	145

14.6	57	8	?	—	15	7	?	86
15.6	86	—	—	—	—	—	—	86
16.6	37	16	?	17+?	9	?	?	176
17.6	92	19	-	10	15	—	—	136
18.6	53	11	?	?	11	?	?	более 75
19.6	60	19	?	?	15	7	7	более 95
20.6	51	12	1	—	8	—	2	74
21.6	47	38	—	—	26	—	—	111
22.6	52	22	?	—	6	—	7	96
23.6	16	19	?	—	?	—	?	53
24.6	16	14	?	—	9	—	7	более 40
25.6	52	7	2	2	—	—	2	65
26.6	31	11	4	4	—	5	2	57
27.6	25	6	—	3	—	—	3	37
28.6	36	11	?	—	—	—	—	47
29.6	21	7	?	—	11	—	?	50
30.6	22	—	-	—	—	—	3	25

Таблица 3.16

УСПЕХИ ЛЕТЧИКОВ 3-Й ОАГ В ВОЗДУШНЫХ БОЯХ (25.5. - 14.7.1942)

	Тип самолета	6-й иап	9-й иап	3-й иап	45-й иап	247-й иап	В группе	Проч.	Всего
Сбито	Ju88	2	4	—	1	1	5	1	14
	He 111	1	—	—	—	1	—	—	2
	Ju87	—	—	1	1	—	—	—	2
	Hs126	1	—	—	1	—	—	—	2
	Bf 110	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bf 109	13	10	1	4	—	8	4	40
Всего		17	14	2	7	2	13	5	60
Подбито	Ju88	12	7	3	2	1	7	—	32
	He 111	—	1	—	3	—	—	2	6
	Ju87	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hs126	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bf 110	1	—	—	1	—	—	—	2
	Bf 109	16	3	—	5	—	4	2	30
Всего		29	11	3	11	1	11	4	70

Таблица 3.17

ПОТЕРИ 3-Й ОАГ В ПЕРИОД ТРЕТЬЕГО ШТУРМА (25.5 - 1.7.1942)

Тип самолета	Часть	ВБ	ЗА	П/б/в	Пр-ком на аэр.	Разбиты при взлетах и посадках	Разбиты при др. обстоятельствах	Списаны из-за повр.	Всего
Як-1	6-й иап	5	—	—	1		1	—	7
	9-й иап	10	—	—	2	1	—	1	14
	45-й иап	8	—	2	2	2	—	—	14
	62-й иап	5	—	2		1	—	—	8
	Всего	28		4	5	4	1	1	43
ЛаГГ-3	9-й иап	5	—	—	—	2	—	—	7
МиГ-3	6-й иап	—	—	—	1	—	—	—	1
И-16	6-й иап	6	—	—	1	2	—	—	9
	3-й иап		—	—	—	1	—		1
Всего		6	—	—	1	3	—	—	10

Тип самолета	Часть	ВБ	ЗА	П/6/в	Пр-ком на аэр.	Разбиты при взлетах и посадках	Разбиты при др. обст-вах	Списаны из-за повр.	Всего
И-153	6-й иап	5	—	1	1	—	—	—	7
	3-й иап	1		—	1	—	1	—	4
	Всего	6	1	1	2	—	1	—	11
И-15бис	3-й иап	—		—	4	1	1	1	7
Ил-2	18-й шап	5	2	6	—	3	1	—	17
Пе-2	БАГ	1	—	—	4	1	—	—	6
СБ	БАГ	—	—	—	2	1	—	—	3
ДБ-3	БАГ	2	—	1	3	—	—	—	6
МБР-2	116-й мрап	—	—		4	3	—	—	7
УТ-16	23-й шап		—	2	1	3	—	—	6
У-26	23-й шап		—	2	2	2	1		7
Всего		53	3	16	29	23	5	2	131

Примечание: Таблица не включает потери 247-го иап ВВС РККА (не менее 4 Як-1 до того, как остатки части были влиты в состав 45-го иап ВВС РККА).

Таблица 3.18

**ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ДЕЙСТВИЙ АВИАЦИИ ПРОТИВОБОРСТВУЮЩИХ СТОРОН ПО НАЗЕМНЫМ ЦЕЛЯМ
В ХОДЕ ОТРАЖЕНИЯ ТРЕТЬЕГО ШТУРМА СЕВАСТОПОЛЯ**

	3-я ОАГ (25.5-22.6.1942)	VIII авиационный корпус (2.6 — 1.7.1942)
Сброшено боевой нагрузки, т	316,5	20 528,9
Уничтожено и выведено из строя:		
человек	660	?
танков	44	10
бронемашин	3	?
автомашин	303	611
орудий полевой артиллерии	5 + 2 зенитных	38
минометов	53	?
малокалиберных зенитных орудий и пуле- метов	100	?
подавлено батарей	13 (минометных)	48(артиллерийских)
бункеров	—	20

	3-я ОАГ (25.5-22.6.1942)	VIII авиационный корпус (2.6 1.7.1942)
казарм и цехов	—	28
складов боеприпасов	—	11
нефтехранилищ	—	10
наблюдательный пункт	• —	1
мост	—	1

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ИСТОРИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ АВТОРОМ ПРИ ПОДГОТОВКЕ РАБОТЫ:

Документы отделения Центрального военно-морского архива (ОЦВМА):
ф. 10 (штаб ЧФ), ф. 141 (штаб ВВС ЧФ), ф. 149 (части ВВС ЧФ).

Документы Центрального архива Министерства обороны:
фонды ВВС 51-й армии, 45-го и 247-го иап 5-й воздушной армии.

Историческая литература:

Авдеев М.В. У самого Черного моря. М., — 1968. Кн. 1.

Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца: Сборник документов и материалов. — М., 2000.

Басов А.В. Крым в Великой Отечественной войне 1941 — 1945. — М., 1987.

Батов П.И. В походах и боях. — М., 1974.

Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941 — 1945 гг. Ч. 3. М., 1963.

Ванеев Г.И. Севастополь 1941 — 1942. Хроника героической обороны. В двух книгах. — Киев, 1995.

Воронин К.И. На черноморских фарватерах. М., — 1989.

Годлевский Г.Ф., Гречанюк Н.М., Кононенко В.М. Походы боевые: Эскадра Черноморского флота в Великой Отечественной войне. — М., 1966.

Денисов К.Д. Под нами — Черное море. — М., 1989.

Дорохов А.П. Крылатые защитники Севастополя. — Симферополь, 1981.

Жидилов Е.И. Мы отстаивали Севастополь. — М., 1963.

Крылов Н.Н. Огненный бастион. — М., 1973.

Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. — М., 1976.

Манштейн Э. Утерянные победы./ Перевод с немецкого. — Ростов/н/Д., 1999.

Минаков В.И. Герои Черноморского неба: Записки морского летчика. — СПб., 2002.

Моргунов ПЛ. Героический Севастополь. — М., 1979.

Раков В.И. Крылья над морем. — Л., 1974.

Русский архив: Великая Отечественная: Приказы и директивы народного комиссара ВМФ в годы Великой Отечественной войны. Т. 21 (10). — М., 1996.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 1 — 6. — М., 1945 — 1951.

Материалы журналов «Морская коллекция», «Гангут».

* * *

Balke U. Kampfgeschwader 100 «Wiking». — Stuttgart, 1981.

Bergstrom Ch., Mikhalov A. Black Cross, Red Star: The Air War over the Eastern Front. Vol. 1,2. — Pacifica, 2000, 2001.

Brutting G. Das waren die deutschen Kampflieger-Asse. — Stuttgart, 1974.

Brutting G. Das waren die deutschen Stuka-Asse. — Stuttgart, 1976.

Dierich W. Kampfgeschwader 51 «Edelweiss». — Stuttgart, 1973.

Fechter H., Hummelchen G. Seekriegsatlas der Mittelmeer, Schwarzes Meer 1940 — 1943. — Munchen, 1967.

Hayward J. Stopped at Stalingrad: Luftwaffe and Hitler's Defeat in the East, 1942 — 43. 2001

Plocher H. The German Air Force versus Russia, 1941. — Washington, 1965.

Plocher H. The German Air Force versus Russia, 1942. — Washington, 1966.

Prien J. Geschichte des Jagdgeschwaders 77. 2003. Bd. 2.

Prien J., Stemmer G. Jagdgeschwader 3 «Udet» in World War 2. — Atglen, 2003.

Roba J.L., Craciunoiu C. Seaplanes over the Black Sea. German-romanian operations 1941 — 1944. — Bucharest, 1995.

Taghon P. Die Geschichte des Lehrgeschwaders 1. 2004. Bd. 2.

Weiss W. Chronik Kampfgeschwader 27 «Boelcke». — Aachen, 2005. Teil 3.

Материалы сайтов www.airwar.ru, www.ww2.dk

Оглавление

Часть 1

БОРЬБА НА ДАЛЬНИХ ПОДСТУПАХ К СЕВАСТОПОЛЮ 22.06-29.10.1941

Глава 1. Вступление	7
Глава 2. Фронт вдалеке. (Боевые действия в июне — первой половине сентября 1941 г.)	21
Глава 3. Сражение на Перекопе	42
Глава 4. Затишье перед бурей	82
Глава 5. Падение Крыма	100

Часть 2

ОБОРОНА СЕВАСТОПОЛЯ, ГОД 1941 -Й

Глава 1. Общая обстановка и соотношение сил сторон в воздухе к началу обороны Севастополя	125
Глава 2. Боевые действия в воздухе в ноябре. Отражение первого штурма Севастополя	141
Глава 3. Боевые действия в воздухе в декабре. Отражение второго штурма Севастополя	183

Часть 3

ГОД 1942-Й. ОБОРОНА И ПАДЕНИЕ СЕВАСТОПОЛЯ

Глава 1. Затишье перед бурей	223
Глава 2. Борьба на морских коммуникациях и установление блокады Севастополя	257
Глава 3. Финальный штурм	292

Севастополь не зря величают городом русской воинской славы.

Севастополь – не просто город-герой, но герой дважды.

Город, вынесший две героические обороны, две Севастопольские страды – и в XIX веке, и в XX.

В 1941 году немцы рассчитывали овладеть главной базой Черноморского флота с ходу, однако осажденный Севастополь продержался более восьми месяцев, связав крупные силы противника и не позволив Вермахту развить наступление на Кавказ.

Но если подвиги красноармейцев и краснофлотцев при обороне Севастополя общеизвестны, то о действиях авиации писали куда меньше. А ведь в 1941 и 1942 годах в севастопольском небе разгорелись сражения, по масштабам и накалу боев вполне сопоставимые с воздушными битвами над Москвой и Сталинградом.

Данная книга, основанная на огромном массиве впервые публикуемых архивных документов, аналитических материалов и фундаментальных исследований, отечественных и зарубежных, – самое полное и подробное на сегодняшний день описание действий авиации в ходе многомесячной борьбы за главную базу Черноморского флота.

ISBN 978-5-699-20863-0



9 785699 208630