



МИРОСЛАВ МОРОЗОВ

ТОРПЕДОНОСЦЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИХ ЗВАЛИ «СМЕРТНИКАМИ»



МИРОСЛАВ МОРОЗОВ

**ТОРПЕДОНОСЦЫ
ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ**

ИХ ЗВАЛИ «СМЕРТНИКАМИ»

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2011

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника А.Занкина

Автор выражает глубокую признательность коллективам Научно-исследовательской исторической группы ВМФ и Центрального военно-морского архива, особую благодарность В.Р. Котельникову и Э. Шёльд (Erling Skjold, Norway), а также благодарности О.А. Белайчуку, С.В. Богатыреву, Л.И. Вихровой, Н.В. Гаврилкину, С.А. Гоглову, Т. Доргейсту (Theodor Dorgeist, Germany), В.И. Жуматию, Г.А. Кибардину, Т.В. Кузнецовой, А.Я. Кузнецову, К.Л. Кулагину, Р.И. Ларинцеву, В.М. Лурье, А.А. Лучко, А.Ю. Миронову, А.В. Овчаренко, Г.Ф. Петрову, П.В. Петрову, А.В. Платонову, Р. Раутио (Rune Rautio, Norway), Ю.В. Рыбину, Л.А. Токаревой, М.Ю. Токареву, И.В. Щетину, без помощи которых появление данной работы вряд ли стало бы возможным.

Книга подготовлена в авторской редакции

Морозов М.Э.

М82 Торпедоносцы Великой Отечественной. Их звали «смертниками» —
М.: Коллекция: Яуза: ЭКСМО, 2011. — 352 с.: ил.

ISBN 978-5-699-46226-1

Их представляют «смертниками», «советскими камикадзе», которые жили не дольше трех-четырех боевых вылетов. Их воинская профессия считается едва ли не самой рискованной и опасной. О них судят по потрясающему фильму «Торпедоносцы», шокировавшему зрителей невиданным тогда натурализмом, правдивостью и трагизмом в показе Великой Отечественной войны.

Что в этом «культе» советских торпедоносцев правда, а что — лишь красивая легенда? Какова на самом деле была их боевая эффективность и подлинная цена их побед? Какой урон они наносили врагу? Выдерживают ли сравнение с немецкими, британскими, американскими и японскими торпедоносцами, не раз решавшими исход морских сражений?

Известно, что за годы Великой Отечественной наша торпедоносная авиация потопила 15 боевых и вспомогательных кораблей Кригсмарине, а также 22 транспортных судна. Мало это или много — особенно если принять в расчет несовершенство авиатехники, слабую подготовку летного состава и мощнейшее противодействие противника (немецкие ВМС имели самую сильную ПВО в Европе)?

Новая книга ведущего историка флота, основанная на материалах не только отечественных, но и зарубежных архивов, отвечает на все эти вопросы, давая исчерпывающую картину боевого применения торпедоносной авиации в годы Великой Отечественной войны.

ББК 68.54

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ АВТОРА	4
ВВЕДЕНИЕ	7
ГЛАВА 1. САМОЛЕТЫ И ОРУЖИЕ СОВЕТСКОЙ МИННО-ТОРПЕДНОЙ АВИАЦИИ 1922—1945 гг.	10
ГЛАВА 2. СТРОИТЕЛЬСТВО МИННО-ТОРПЕДНОЙ АВИАЦИИ В 1931—1945 ГГ. И БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДО НАЧАЛА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	36
ГЛАВА 3. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА	52
ГЛАВА 4. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА	174
ГЛАВА 5. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ СЕВЕРНОГО ФЛОТА ...	240
ГЛАВА 6. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА В ВОЙНЕ С ЯПОНИЕЙ	327
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	337
ПРИЛОЖЕНИЯ	340
Литература и источники	351

Торпедоносец... При произнесении этого слова как будто все сразу становится ясно — нечто, несущее торпеду. Когда-то это слово в русском языке применялось и по отношению к кораблю — миноносцу или торпедному катеру, но окончательно закрепилось за самолетами. Однако, если абстрагироваться от известного и прислушаться к самому слову, можно обнаружить еще один тайный смысл. Помните у В.В. Маяковского:

*«По морям, играя, носится
с миноносцем миноносца?»*

«Носиться» по толковому словарю С.И. Ожегова то же, что «нестись» (двигаться вперед с большой скоростью), но обозначает движение, совершающееся в разное время, в разных направлениях. Вот он, скрытый смысл, который, видимо, и заставил закрепить термин «торпедоносец» за самым скоростным носителем торпед — самолетом.

Торпедоносец... Снова произносишь это слово, и снова в голову приходят ассоциации и поэтические метафоры. Самолет, имеющий потенциальную возможность в одиночку потопить своим оружием крупный корабль или судно. Гордый воздушный крейсер, способный нанести внезапные удары на удалении нескольких сотен километров от своей базы. Подспудное восхищение, испытываемое по отношению к этим самолетам, стало первой, но далеко не самой важной причиной, заставившей нас взяться за перо.

Второй и, пожалуй, наиболее важной причиной стало желание разобраться с действиями нашего флота на море в годы Великой Отечественной войны. Классические военно-морские исторические описания, где все действия флотов отождествляются с боевыми походами крупных надводных кораблей, тут не подходят. Наш флот воевал на закрытых Балтийском и Черноморском театрах, а также в прибрежной зоне Баренцева моря. Крупные боевые корабли в этих водах оказались слишком уязвимы от авиации, мин и подводных лодок, и поэтому очень быстро вышли из игры. Обе противоборствующие стороны начали широко использовать именно авиацию, субмарины и торпедные катера, в то время как их главными целями являлись транспорты, курсировавшие по морским коммуникациям. Все три вышеперечисленных боевых средства флота для поражения транспортов широко использовали торпедное оружие. С этой точки зрения настоящая работа является логическим продолжением исследований автора, посвященных носителям торпедного оружия. На первом их этапе изучалась боевая деятельность советских подводных лодок, в результате чего были подготовлены к печати четыре части справочника с общим названием «Летопись боевых походов», а также труд «Советский подводный флот 1922—1945 гг.». Настоящая работа в значительной степени основана на их материалах — торпедоносцы действовали против тех же конвоев, что и субмарины, решали ту же задачу — прерывание морских коммуникаций противника. В этом заключалась вторая причина, заставившая нас заняться этой темой.

Имеется и третья, на примере углубленного изучения отдельного и достаточно компактного рода авиации ВМФ разобраться с основными проблемами советской авиации (в первую очередь ее ударной составляющей) в годы войны, раскрыть ее сильные и слабые стороны, причины побед и поражений. Ведь, по сути, советская авиация в 1941—1945 гг. все еще ждет своего исследователя. Имеющиеся работы либо освещают отдельные

вопросы ее боевого применения, либо носят неглубокий или даже тенденциозный характер. Работы общего плана по истории Великой Отечественной войны зачастую содержат больше информации о негативной роли Люфтваффе в 1941—1942 гг., чем о позитивной роли ВВС РККА в 1943—1945 гг. Из этих трудов можно вывести впечатление, что наши сухопутные войска сражались без авиационной поддержки, в то время как авиация вела какую-то самостоятельную войну. А ведь такое представление в корне неверно, поскольку не менее 3/4 авиации действующей армии входило в состав фронтовых воздушных армий и только оставшаяся четверть — в состав Авиации дальнего действия и истребительной авиации ПВО.

При всем внешнем отличии минно-торпедной авиации от бомбардировочной и штурмовой ВВС РККА и ВМФ они имели целый ряд общих моментов. Зачастую и те и другие самолеты действовали по одним и тем же объектам, решали одну задачу. Сходными были и типы самолетов, поскольку ударные рода морской авиации комплектовались теми же типами машин, что и ВВС РККА и АДД.

Отмечалась и заметная ротация летного состава: некоторые полки сухопутных ВВС были переданы ВМФ, летный состав между частями морской авиации перемещался в весьма широких пределах. Например, дважды Герой Советского Союза Н.В. Челноков начал войну в должности командира 1-й эскадрильи 1-го минно-торпедного авиаполка ВВС КБФ. Уже в июле 41-го он стал командиром одной из первых на Балтике эскадрилий штурмовиков и по результатам боевой деятельности был представлен в конце года к званию Героя (награждение состоялось 14.6.1942). Летом 1942 г. он вернулся в 1-й гмп на должность помощника командира полка, а с августа возглавил эту часть. В мае 1943 г. при снятии с самолета неиспользованной бомбы в полку произошла крупная катастрофа. Одним из ее результатов стало и то, что Челнокова сняли с должности и перевели на Черное море командиром эскадрильи 8-го гшп. В январе 1944 г. он дослужился до должности командира этого полка, а в августе того же года стал командиром 9-й штурмовой авиадивизии ВВС КБФ. Указом от 19.8.1944 он был награжден званием Героя Советского Союза во второй раз. Так, являясь одним из наиболее подготовленных летчиков-торпедоносцев к началу войны, Николай Челноков стал дважды Героем штурмовой авиации! Примеры подобных кадровых перемещений можно было бы продолжить. Таким образом, желание разобраться с проблемами ВВС на примере МТА стало третьей причиной, подвигнувшей нас на этот труд.

Несмотря на достаточно большую на первый взгляд историографию по действиям морской авиации в годы Великой Отечественной войны, при более детальном изучении архивных материалов выяснилось, что научная ценность ее невелика. То же можно сказать про подавляющее большинство мемуаров. Основанная в лучшем случае на отчетах авиации флотов за всю войну и исторических журналах частей, литература содержит многочисленные неточности и nepазволительные упрощения. Особенно туманной выглядела тема установления результатов действий морской авиации вообще и МТА в частности. Приходится лишь удивляться тому, что до сих пор в официальных трудах продолжают пользоваться цифрами времен войны или показателя-

ми, несколько уточненными в конце 50-х годов. Тем временем на Западе вышел целый ряд работ, освещающих ход морской войны на отечественных театрах. На их основе в 90-х годах историки-любители С.В. Богатырев, Р.И. Ларинцев, И.Г. Устименко и А.В. Овчаренко подготовили ряд справочников по потерям корабельного состава Германии и ее сателлитов в войне против СССР. К сожалению, материалы этих трудов готовились без детальной информации советской стороны, что не позволило во всех случаях правильно установить причину гибели того или иного корабля.

В основе настоящего исследования положены материалы трех отечественных и двух зарубежных архивов. При разработке 1-й главы с разрешения автора широко использованы материалы В.Р. Котельникова, за что хочется выказать ему особую благодарность. Исторические исследования использованы в основном лишь для придания работе контраста и исправления наиболее часто встречающихся ошибок, мемуары — для внесения в работу личностных человеческих ощущений. Основной упор сделан на освещение боевых действий на морском направлении, в то время как по сухопутному дается только общая картина и основные проблемные узлы. Тем не менее боевая деятельность МТА на морских коммуникациях противника оказалась настолько обширной, что у нас не было возможности описать в тексте каждый ее бой. Мы решили компенсировать этот недостаток сведениями основной информации по боям в табличные приложения. Кроме того, в приложения вынесена информация по боевым успехам и потерям самолетов МТА, участия в торпедных атаках и судьбах летчиков.

Увы, не было возможности рассказать подробно и о самих летчиках — об их довоенных судьбах, характерах, индивидуальном боевом почерке и многом другом. Любый желающий может восполнить этот пробел чтением мемуарной литературы, список которой приведен в конце работы. Мы же были вынуждены ограничиться лишь приложениями в конце глав и книги. Тем не менее хотелось бы надеяться, что подобный подход к структуре и полноте труда обеспечил, с одной стороны, историческую достоверность исследования, с другой — необходимую полноту, после чего по данной теме вряд ли будет возможно добавить что-то существенное.

Комментарии к таблицам торпедных и топмачтовых атак

Столбцы:

Дата (время) — дата и московское время атаки (сброса бомб и торпед). В тех случаях, когда информация об атаке приводится исключительно по немецким документам, текст выделен курсивом. В тех случаях, когда время атаки приводится по средневропейскому времени, в тексте оно подчеркнуто. Разница между средневропейским и московским временем в период летнего времени — 1 час, зимнего — 2 часа.

Число и тип самолетов — приводится число и типы торпедоносцев, топмачтовиков и штурмовиков (А-20Ж), непосредственно принимавших участие в атаке. Если детали не оговорены в скобках, то все самолеты являются торпедоносцами и принадлежат к 1-му гмтап (для таблиц по КБФ), 5-му гмтап (для таблиц по ЧФ) и 24-му мтап/9-му гмтап (для СФ). Горизонтальные бомбардировщики, выделенные из состава минно-торпедных полков и одновременно принимавшие участие в атаке не указываются.

Пилот — приводятся фамилии пилотов самолетов, непосредственно принимавших участие в атаке. Фа-

милии приводятся в следующем порядке: ведущий группы, все пилоты торпедоносцев, затем все пилоты топмачтовиков. В тех случаях, когда фамилии пилотов неизвестны, в скобках приводится только фамилия ведущего группы. Не использовавшие свои бомбы и торпеды пилоты отмечены в скобках словом «несброс».

Метод — приводится информация о решаемой задаче и методе поиска цели: ок — одиночное крейсерство, гк — групповое крейсерство, у-вр — удар по морской цели по предварительным данным воздушной разведки, у-п — удар по кораблям в порту.

Район — приводится информация о районе атаки по отечественным данным. Информация о точке атаки по данным противника приводится после сокращения «герм.».

Цель атаки, наши данные/данные противника — Приводится информация о характере цели (отряд боевых кораблей, конвой или одиночное судно) и ее составе по данным наблюдения наших летчиков, после косой черты — по данным противника.

Тип боеприпасов и число и тип торпед — приводится тип и число торпед, израсходованных непосредственно по цели, отмечается факт применения бомб.

Результат по донесению/реально (чем поражен) — приводится информация о результатах атаки по донесению летчиков и без уточнения их в вышестоящем штабе на основании данных визуального наблюдения самолетов-разведчиков, истребителей сопровождения и аэрофотосъемки. После косой черты приведена информация о потопленных и поврежденных кораблях противника, их тоннаже, в скобках — о том, каким именно типом боеприпасов был поражен корабль.

Потери самолетов — приводится информация о количестве и типе сбитых самолетов МТА непосредственно в ходе атаки, указываются фамилии пилотов. Поврежденные самолеты указываются только в том случае, если после приземления они были списаны из-за боевых повреждений.

Комментарии к таблицам потерь самолетов

Столбцы:

Дата — дата потери самолета.

Тип самолета — тип потерянного самолета (иногда точная модификация неизвестна). Если детали не оговорены в скобках, то все самолеты принадлежат к 1-му гмтап (для таблиц по КБФ), 5-му гмтап (для таблиц по ЧФ) и 24-му мтап/9-му гмтап (для СФ).

Район — район падения (гибели) самолета.

Причина потери — непосредственная причина потери.

Решаемая задача — задача, решавшаяся экипажем самолета в данном вылете.

Летчик — указаны воинское звание и фамилия пилота.

Судьба — судьба членов экипажа: +++ — экипаж погиб или пропал без вести в полном составе, «жив» — пилот жив (при отсутствии уточняющей информации в скобках жив весь экипаж), + вне скобок — пилот погиб. В скобках дается информация об остальных членах экипажа: + — число погибших, = — число раненых, п/б/в — число пропавших без вести.

...

Автор будет весьма признателен каждому, кто пришлет свои конструктивные замечания и пожелания по адресу:

E-mail: red-sub@mail.ru.

Список сокращений

АДД	— авиация дальнего действия
ад Пб	— авиационная дивизия пикирующих бомбардировщиков
АО	— авиационная осколочная (бомба)
ап пб	— авиационный полк пикирующих бомбардировщиков
АФА	— аэрофотоаппарат
аэр.	— аэродром
БА	— бомбардировочная авиация
бабр	— бомбардировочная авиационная бригада
бад	— бомбардировочная авиационная дивизия
бап	— бомбардировочный авиационный полк
ББО	— броненосец береговой обороны
БДБ	— быстроходная десантная баржа
БО	— большой охотник
брт	— брутто-регистрационные тонны
БУ	— бомбовой удар
бук.	— буксир
ВА	— вспомогательная авиация
ВВ	— взрывчатое вещество
ВМАУ	— военно-морское авиационное училище
ВМБ	— военно-морская база
ВМУЗ	— военно-морское учебное заведение
ВНОС	— служба воздушного наблюдения, оповещения и связи
ВПП	— взлетно-посадочная полоса
ВПУ	— выносной пункт управления
ВР	— воздушная разведка
гдбап	— гвардейский дальнебомбардировочный авиационный полк
гиап	— гвардейский истребительный авиационный полк
гк	— групповое крейсерство
гмтап	— гвардейский минно-торпедный авиационный полк
ГМШ	— Главный морской штаб
гпбап	— гвардейский пикировочно-бомбардировочный авиационный полк
ГС	— госпитальное судно
ГСА	— гидросамолет
гсмап	— гвардейский смешанный авиационный полк
ДБА	— дальнебомбардировочная авиация
дбап	— дальнебомбардировочный авиационный полк
ДЗ	— дымовая завеса
ЖБД	— журнал боевых действий
ЗА	— зенитная артиллерия
зап	— запасной авиационный полк
ИА	— истребительная авиация
иад	— истребительная авиационная дивизия
иап	— истребительный авиационный полк
КАТЦ	— катер-тральщик
КБФ	— Краснознаменный Балтийский флот
КЛ	— канонерская лодка
КОН	— конвой
кор.	— корабль
КП	— командный пункт
ЛК	— линейный корабль
МЗ	— минный заградитель
ММ	— миноносец
МП	— минная постановка
мраэ	— морская разведывательная авиационная эскадрилья
МТА	— минно-торпедная авиация
мтад	— минно-торпедная авиационная дивизия
мтап	— минно-торпедный авиационный полк
мтаэ	— минно-торпедная авиационная эскадрилья
МЧ	— материальная часть
ок	— одиночное крейсерство
ОМАГ	— Особая морская авиационная группа
отрп	— отдельный разведывательный авиационный полк
ОТР	— одиночный транспорт
п/б/в	— пропал без вести

ПЛ	— подводная лодка
ПЛАБ	— противолодочная авиационная бомба
ПЛБ	— плавбаза
ПЛО	— противолодочная оборона
ПМЗ	— прорыватель минных заграждений
ППО	— пушечно-пулеметный обстрел
р.	— раз
РА	— разведывательная авиация
РККА	— Рабоче-Крестьянская Красная Армия
РО	— разведывательный отдел
РОФС	— реактивный осколочно-фугасный снаряд
РРАБ	— ротативно-рассеивающая авиационная бомба
РС	— реактивный снаряд
САБ	— светящаяся (осветительная) авиационная бомба
сабр	— смешанная авиационная бригада
СВ	— сухопутные войска
с/в	— самолето-вылет
СЗ	— сетевой заградитель
СКА	— сторожевой катер
СКР	— сторожевой корабль
СМУ	— сложные метеословесия
СНисС	— служба наблюдения и связи
СОР	— Севастопольский оборонительный район
СФ	— Северный флот
тбаз	— тяжелая бомбардировочная авиационная эскадрилья
ТН	— танкер
топ	— топмачтовик
ТОФ	— Тихоокеанский флот
ТР	— транспорт
ТЩ	— тральщик
уап	— учебный авиационный полк
урап	— учебно-резервный авиационный полк
у-п	— удар по порту
у-вр	— удар по данным воздушной разведки
УК	— учебный корабль
УТП	— учебно-тренировочный полет
ФАБ	— фугасная авиационная бомба (после аббревиатуры указывается калибр бомбы в килограммах)
фин.	— финский
ФКП	— флагманский командный пункт
фл.	— флотилия
ША	— штурмовая авиация
шад	— штурмовая авиационная дивизия
шап	— штурмовой авиационный полк
шв.	— шведский
ЧФ	— Черноморский флот
чэ	— член экипажа
ня	— на якорь
+	— корабль потоплен, самолет сбит, человек погиб (число убитых)
=	— корабль (самолет) поврежден, человек ранен (число раненых)

FdM Ost — Командующий тральными соединениями «Восток» — командная инстанция германского ВМФ, отвечавшая за ведение боевых действий в Финском заливе и северной части Балтийского моря с марта 1942 г. до июня 1944 г.

JG — истребительная эскадра (германских ВВС)

KuFiGr — береговая авиационная группа (германских ВВС)

КТВ — журнал боевых действий (аббревиатура, принятая в германском ВМФ)

MOK Ostsee — Военно-морское командование «Остзее» — командная инстанция германского ВМФ, отвечавшая за ведение боевых действий во всей акватории Балтийского моря.

NJG — ночная истребительная эскадра (германских ВВС)

SAT — тяжелая плавучая артиллерийская батарея

ZG — эскадра двухмоторных истребителей (германских ВВС)



ВВЕДЕНИЕ

Появление в 70-х годах XIX века нового оружия — торпеды, оказало поистине революционное влияние на военно-морское искусство и кораблестроение. Попадание одного подводного снаряда даже в крупный боевой корабль обычно заканчивалось его гибелью или повреждением. Обладая намного меньшими весом и габаритами по сравнению с тяжелыми артиллерийскими системами, торпеды могли размещаться на сравнительно небольших носителях. Стали возникать новые системы военной техники — платформы для размещения торпедных аппаратов и торпед. Так возник новый класс кораблей — миноносцы, обрели эффективный комплекс вооружений уже успевшие появиться к тому времени подводные лодки. В результате появления этих новых боевых средств в годы Первой мировой войны эскадрам дредноутов приходилось отставать в базисах, доказывая свое право на существование пресловутым принципом «fleet in being». Поскольку оборону баз ни миноносцам, ни подводным лодкам преодолеть не удавалось, наступило шаткое равновесие, но только до тех пор, пока на арену вооруженной борьбы не вышел Его величество Самолет.

Первые попытки подвесить торпеду под аэроплан состоялись раньше, чем братья Райт успели отпраздновать 10-летний юбилей своего детища. Первенство в изобретении новой системы военной техники принято приписывать итальянцам. В 1912 г., когда Италия вела войну с Турцией, адвокат Патерас Пескара (Pateras Pescara) предложил Морскому министерству идею сбрасывания торпед с самолетов. Министерство заинтересовалось предложением и приказало лейтенанту Алессандро Гвидони оказать помощь в составлении технического проекта, после чего испытать получившийся летательный аппарат. Для превращения в торпедоносец был выбран поплавковый гидросамолет французской фирмы «Фарман» с мотором мощностью 80 л.с. Уже первые эксперименты показали, что самолет с таким слабым двигателем не может поднять даже самую легкую торпеду. Тогда лейтенант с адвокатом засели за составление собственного проекта, который завершился строительством поплавкового моноплана «Патерас Пескара» с мотором Гном мощностью 160 л.с. и размахом крыльев 21,8 м. В 1914 г. аэроплан прошел успешные испытания, в ходе которых продемонстрировал возможность сбрасывать торпеду весом до 370 кг. Со вступлением Италии в Первую мировую войну эксперименты с торпедометанием были на некоторое время забыты, но о них вновь вспомнили в 1917 г., когда потребовалось создать боевое средство для атаки австро-венгерского флота в гавани. 20.9.1917 гидросамолет, пилотируемый офицером Ридольфи, атаковал вражеские корабли в базе Пола, но к этому времени передовые позиции Италии в данном вопросе уже были поколеблены другими странами.

Чуть позже, чем Италия за создание торпедоносцев принялась в Англии. Первый успешный сброс 356-мм торпеды (вес около 385 кг) состоялся там 28.7.1914. Хотя гидросамолет фирмы «Шорт» с 160-сильным мотором успешно справился с этой задачей, приняли решение сконструировать специальный торпедоносец. Так в 1915 г. появился знаменитый «Шорт 184» — самолет, совершивший 12 августа того же года первую боевую торпедную атаку с воздуха. Ее целью являлся одиночный турецкий пароход в Мраморном море. До конца Дарданельской кампании английские «Шорты» совершили еще несколько атак, тяжело повредив транспорт и потопив буксир. Это дало толчок к развитию торпедоносной авиации в других странах, в первую очередь в Германии. Уже 12.9.1916 группа немецких торпедоносцев безуспешно атаковала русский линкор «Слава» в Ирбенском проливе. Немцы расширили свои эксперименты, и на следующий год их самолеты в Рижском заливе осуществили первые в истории минные постановки с воздуха. Одновременно германские торпедоносцы, базировавшиеся на аэродромы Фландрии, потопили несколько английских судов в проливе Паде-Кале. К концу 1917 г. собственными торпедоносцами обзавелись флоты США и Австро-Венгрии, вскоре после окончания

войны — Франции и Японии. В межвоенный период небольшими торпедоносными подразделениями обзавелись многие мелкие страны, которые видели угрозу для себя со стороны противников, находящихся за морем, например Голландия, Швеция, Норвегия и т.д.

Сейчас при ретроспективном анализе возникновения и казалось бы, успешного развития торпедоносной авиации трудно не обратить внимание на любопытный факт: несмотря на разрешение всего комплекса технических проблем подвески торпеды под самолет и успешный боевой дебют торпедоносцев в Первой мировой войне, они не смогли в течение межвоенного периода вытеснить другие ударные рода ВВС из состава морской авиации. Почему?

Для того чтобы ответить на этот важный вопрос, необходимо рассмотреть все способы атаки кораблей с воздуха.

Бомбометание с горизонтального полета. Исторически возникший первым и наиболее естественный способ атаки самолетом любых наземных и надводных целей. Прицеливание осуществляется при помощи бомбового прицела, используемого специальным членом экипажа — штурманом-бомбардиром, поражение цели производится свободнопадающей бомбой, которые для повышения вероятности попадания сбрасываются сериями.

Плюсы данного способа:

- отсутствие необходимости в специальной подготовке летного состава для атаки морских целей, что позволяло привлекать для решения задачи все типы бомбардировщиков от легких до тяжелых, включая фронтовую и дальнебомбардировочную авиацию;
- удары с горизонтального полета могут наноситься массированно, поскольку идущие в одном строю самолеты не создают помех друг другу, а риск их поражения своими бомбами, ввиду большого расстояния до цели, по вертикали отсутствует;
- полет в горизонтальной плоскости — наиболее простой вид движения самолета в воздушном пространстве, вследствие чего при данном способе атаки самолет может использовать любую вес бомбовой нагрузки, вплоть до максимального.

Минусы:

- относительно низкая точность бомбометания, особенно по маневрирующим морским целям;
- падающие с высоты бомбы поражают палубу и надстройки корабля. Их возможность нанести кораблю фатальные повреждения прямо пропорциональна калибру бомб и обратно пропорциональна размерам цели;
- ограничение по метеоусловиям: теоретически бомбометание с горизонтального полета могло осуществляться с любых вы-



Гидросамолет фирмы «Фарман» — первый в истории торпедоносец, с которого лейтенант Гвидони проводил эксперименты по сбрасыванию торпед в 1912 г.

сот, но практически с учетом уязвимости самолетов от огня зенитной артиллерии времен Второй мировой войны — для бомбардировщиков не менее 1500 м, для бронированных штурмовиков — не менее 400—500 м. Минимальная высота нижней кромки облачности в районе цели должна превышать это значение.

Бомбометание с пикирования. Зародившийся в конце 20-х годов в США, этот способ атаки интенсивно развивался и к началу Второй мировой войны достиг широкого признания в авиации большинства ведущих стран мира. Его суть заключалась в полете со снижением с постоянным углом наклона траектории (пикировании) на цель с последующим сбросом бомб. В зависимости от угла пикирования и высоты бомбометания, бомбы после сбрасывания могли некоторое время продолжать полет по прямой траектории, заданной курсом самолета в момент сброса.

Плюсы данного способа:

- относительно высокая точность бомбометания, в т.ч. по маневрирующим целям;
- отсутствие необходимости в специальном прицельном оборудовании и бомбардире позволяло сделать самолет более компактным;
- низкая уязвимость пикирующего бомбардировщика в момент пикирования для обычных зенитных орудий, использующих снаряды с дистанционным взрывателем (трубкой);
- психологическое воздействие на личный состав атакуемого корабля.

Минусы:

- необходимость внесения специальных изменений в конструкцию и бортовое оборудование самолета (увеличение прочности планера, тормозные решетки, автомат пикирования);
- необходимость специальной подготовки экипажей для атаки с пикирования;
- несмотря на то что пикирующие бомбардировщики являлись носителями тяжелых авиабомб, известно лишь несколько случаев, когда им удавалось потопить корабль размером с крейсер (не считая слабых в отношении живучести авианосцев). Гораздо чаще поврежденные пикировщиками крейсера добивались своими силами по условиям тактической обстановки. Ни разу жертвой этого способа атаки не стал современный линкор. Причина этого очевидна — бомба попадает в палубу и надстройки, а ее возможность наносить повреждения подводной части корабля напрямую зависит от размеров цели;
- одновременно один корабль может атаковать не более трех пикирующих бомбардировщиков, что затрудняет организацию массированных ударов;
- жесткие ограничения по метеоусловиям: для выполнения бомбометания с пикирования минимальная высота нижней кромки облачности должна находиться на уровне 2500—3000 м;
- ограничение в весе боевой нагрузки из-за опасности разрушения планера самолета при пикировании фактически привело к тому, что пикирующий бомбардировщик являлся носителем лишь одной тяжелой авиабомбы. В то же время требования, предъявляемые к сухопутному бомбардировщику, делали желательным сбрасывание с самолета не одной тяжелой, а нескольких легких авиабомб калибром 2—50 кг, которые могли бы сбрасываться сериями и поражать определенную площадь. В результате наибольшее распространение пикирующие бомбардировщики получили в странах, имевших мощную морскую авиацию, — США и Японии. В ВВС СССР и Германии большинство задач, решавшихся частями и соединениями пикирующих бомбардировщиков, не были связаны с крутым пикированием.

Топмачтовое бомбометание. Данный способ зародился в начале 1941 г. в ВВС Великобритании как попытка повысить эффективность бомбометания легких и средних бомбардировщиков, не предназначенных для выполнения атак с пикирования. В дальнейшем способ нашел применение в ВВС США (с начала 1943 г.) и ВВС ВМФ СССР (с начала 1944 г.). Он опирался на физическое явление — способность сброшенных со скоростных самолетов предметов (включая бомбы) некоторое время сохранять горизонтальный полет в заданном самолетом-носителем

направлении. При сбрасывании с высоты 25—40 м (на уровне верхушки мачты — топа, отсюда название метода) не успевшая прийти в вертикальное положение бомба рикошетирует от водной поверхности и может продолжать горизонтальный полет с большой скоростью на расстояние до 300 м.

Плюсы данного способа:

- относительно высокая точность бомбометания, сопоставимая с пикированием;
- метод прост в освоении и не требует длительного обучения экипажей;
- сброшенные бомбы поражают надстройки и борт корабля, причем в части случаев наносят повреждения его подводной части. Для получения устойчивой траектории используются тяжелые авиабомбы, обладающие большим разрушающим действием;
- бомбометание может осуществляться серией бомб, размещенных на внешней подвеске, что повышает вероятность поражения цели;
- поскольку атака осуществляется на бреющем полете, метеоусловия в районе цели могут быть минимальными, допускающими боевое использование авиации.

Минусы:

- из-за необходимости сближения с целью на дистанцию около 300 м топмачтовки весьма уязвимы от зенитного огня;
- из-за опасности подрыва на своих бомбах или столкновения в воздухе при совершении противозенитного маневра одновременную атаку одной цели могут выполнять не более 2—3 топмачтовиков.

Атака кораблей управляемыми авиабомбами (УАБ). Разновидность бомбометания с горизонтального полета, при котором серия свободнопадающих бомб заменена одной тяжелой бомбой с рулевым устройством и системой телеуправления рулями с самолета. Впервые применено самолетами Люфтваффе летом 1943 г., причем до конца Второй мировой войны на вооружении ВВС других стран аналогичные системы так и не появились. В ходе боевых действий практическое применение нашли два типа авиабомб: FX-1400 (с бронебойной бомбой весом 1400 кг) и Hs-293 (с фугасной бомбой 500 кг). Первая не имела двигательной установки и могла применяться только с больших высот, вторая имела небольшой рулевой двигатель и могла применяться с небольших высот.

Плюсы:

- по сравнению с бомбометанием с горизонтального полета вероятность попадания УАБ значительно выше;
- УАБ могут применяться с больших высот из-за пределов эффективной дальности зенитного огня.

Минусы:

- применение УАБ требует сравнительно благоприятных погодных условий (минимальная высота нижней кромки облачности для применения FX-1400 составляла 7000 м), что бывает не так уж часто;
- система наведения УАБ по радиоканалу может быть подвержена влиянию радиопомех, создаваемых противником;
- планирующая на небольшой скорости бомба может быть сбиты зенитным огнем;
- в случае атаки истребителей противника процесс наведения УАБ почти неизбежно прерывается, что приводит к промаху;
- дороговизна «умного» боеприпаса;
- необходимость длительной специальной подготовки экипажа самолета-носителя УАБ.

Обстрел кораблей реактивными снарядами. Данное оружие появилось на вооружении советской авиации незадолго до начала Великой Отечественной войны, на вооружении авиации союзников — с весны 1943 г. По своим характеристикам наши и союзные ракеты весьма отличались друг от друга, но и те и другие имели общее — стрельба ими производилась в направлении полета самолета, а прицельная дальность составляла несколько сотен метров. Направляющие реактивных снарядов числом 6—8 штук размещались под крыльями самолетов — штурмовиков в

советских ВВС (до лета 1942 г. РС подвешивались и под крыльями истребителей, но затем их сняли для повышения летных данных), легких бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей-бомбардировщиков в союзных ВВС.

Плюсы:

- относительно высокая точность стрельбы;
- стрельба ракетами не требует специального прицела. Возможность использования в качестве пристрелочного стрелково-пулеметного вооружения самолета;
- прицеливание непродолжительно по времени, самолет связан им при совершении противозенитного маневра лишь на несколько секунд;
- метод прост в освоении и не требует длительного обучения экипажей;
- удары могут наноситься массированно с различных направлений и дистанций, риск поражения своими ракетами невелик;
- поскольку атака осуществляется на небольшой высоте (от 30 до 150 м), метеоусловия в районе цели могут быть минимальными, допускающими боевое использование авиации.

Минусы:

- необходимость сблизиться с целью на дистанции не менее 700—800 м, что создает опасность поражения из всех типов зенитных орудий и пулеметов;
- масса ВВ в ракетах невелика, и многочисленные попадания в палубу и надстройки теоретически не могут причинить серьезных повреждений крупным кораблям. Практически эти недостатки несколько компенсировались требованием к летчикам целиться в ватерлинию судна, а также появлением захватывающих ракет. Практика подтвердила возможность потопления реактивными снарядами боевых кораблей до эскадренного миноносца включительно, транспортных судов — без ограничений.

Обстрел корабля пушечно-пулеметным огнем (штурмовка). Обстрел кораблей с самолетов имел место с момента появления стрелкового вооружения на самолетах, но рассматриваться в качестве оружия, способного потопить корабль или катер, он начал гораздо позднее, по-видимому, со времен Гражданской войны в Испании. По крайней мере, именно в ходе этого конфликта было практически доказано, что самолет, вооруженный 20-мм пушкой, является одним из наиболее эффективных средств борьбы с катерами. В годы Второй мировой войны пошла дальше, попытавшись использовать бомбардировщики, оснащенные 57-мм и 75-мм пушками для борьбы с небольшими боевыми кораблями класса тральщик или сторожевик. Успеха эти эксперименты не дали, поскольку даже полуавтоматическое орудие данных калибров оказалось слишком громоздким для самолетов. Сказались также трудности с прицеливанием и большое рассеивание при стрельбе, особенно когда она велась с дистанций, сопоставимых с дальностью эффективного зенитного огня корабля-цели. Обычные же автоматические авиационные пушки калибром 20 — 30 мм и крупнокалиберные пулеметы не могли наносить фатальных повреждений кораблям и судам, но оказались необычайно эффективным оружием для подавления зенитного огня обороняющихся.

Вышеприведенный экспресс-анализ позволяет более рельефно оценить все достоинства и недостатки **торпедометания**. Итак, его **плюсы**:

- торпеда — мощное оружие, поражающее наиболее уязвимую подводную часть корабля или судна. Подавляющее большинство крупных боевых кораблей, потопленных авиацией, были уничтожены с использованием авиационных торпед;
- торпеда, в отличие от бомбы, движется к цели не под влиянием силы всемирного тяготения, а благодаря собственному двигателю. Прибор Обри (гирискосп) и рулевая система обеспечивают ей достаточно стабильное движение в заданном направлении, благодаря чему точность стрельбы торпедами гораздо выше точности сбрасывания бомб с горизонтального полета и вполне сопоставима с пикирующим и топмачтовым бомбометанием;
- атаки торпедоносцев могут производиться массированно. На боевом курсе самолеты не создают помех друг другу при произ-

водстве противозенитного маневра (они его не производят), отсутствуя риск поражения взрывом своего же боеприпаса;

- поскольку атака осуществляется на бреющем полете, метеоусловия в районе цели могут быть минимальными, допускающими боевое использование авиации.

Большинство **минусов** вытекает из самой природы торпедного оружия. К ним относятся:

- дальность хода авиационной торпеды ограничена. У большинства специализированных авиаторпед периода Второй мировой войны она находилась в пределах 1500—2500 м. Фактическая же дистанция сброса торпед определялась в первую очередь возможностью совершения целью маневра уклонения. Последнее было весьма возможно, поскольку скорость торпеды в воде (33—40 узлов) и скорость судна (7—12 узлов у транспортов, 18—27 узлов у боевых кораблей) вполне сопоставимы. Исходя из этого, точки сбрасывания торпед назначались в диапазоне дистанций от 700 до 1200 м, что означало, что торпедоносцам приходилось входить в пределы огня зенитной артиллерии всех калибров;
- высота сбрасывания авиационной торпеды также ограничена ее характеристиками. В силу этого торпедоносцы зачастую подвергались обстрелу и не универсальной артиллерии главного калибра атакуемых кораблей;
- помимо дистанции до цели и высоты полета, торпеда сильно сковывает самолет-носитель и в плане скорости перемещения, поскольку при ударе о воду в момент сбрасывания она может деформироваться. Получается, что в самый ответственный момент, когда торпедоносец находится на боевом курсе и подвергается обстрелу из множества орудий, он вынужден приводить скорость своего полета в соответствие с прочностными характеристиками торпеды;

- время прицеливания торпедоносца и нахождения его на боевом курсе выше, чем у других родов ударной авиации. Например, для прицеливания ракетноносцу достаточно лечь на боевом курсе около 10 секунд, топмачтовому 10—20 секунд, в то время как торпедоносцу — не менее 35—40 секунд (пролететь дистанцию от отметки 4000 м до 1200 м от цели при скорости самолета 280 км/ч — именно с такими параметрами атаковали советские торпедоносцы на Балтике в конце 1944—1945 г.). Другие самолеты могли преодолевать это расстояние, совершая энергичный противозенитный маневр по высоте и направлению, ложась на боевой курс только в самый последний момент. Таким образом, уязвимость торпедоносцев оказывалась выше, чем у машин любого другого рода авиации;

- необходимость в длительной подготовке личного состава МТА и установке специального оборудования (торпедные прицелы и подвески);

- хотя все торпедоносцы в случае необходимости могли нести бомбы, нормальными боевыми возможностями в качестве бомбардировщиков обладали только крупные машины, имевшие бомбардировочный прицел и штурмана в составе экипажа. Иными словами, боевые возможности торпедоносцев в случае использования не по прямому назначению оказывались высокими далеко не у всех типов машин.

По сумме всех вышеназванных причин в ведущих странах мира не спешили отказываться от других родов морской ударной авиации. Более того, уже в ходе Второй мировой войны выяснилось, что для достижения успеха торпедоносцы обязательно должны взаимодействовать с другими родами: в США и Японии — с пикирующими бомбардировщиками и истребителями-бомбардировщиками, в Англии — с носителями реактивных снарядов, в Германии — с носителями УАБ, в СССР — с топмачтовиками. Увы, дальнейшее развитие показало, что ударные возможности этих родов развились настолько, что они вполне успешно могут уничтожать все классы кораблей противника (пожалуй, только за исключением линкоров) без помощи торпедоносцев. В результате Вторая мировая стала первой и последней крупной войной с применением торпедоносной авиации. Шести ее лет хватило и для рассвета, и для заката данного рода морских ВВС.

ГЛАВА 1. САМОЛЕТЫ И ОРУЖИЕ СОВЕТСКОЙ МИННО-ТОРПЕДНОЙ АВИАЦИИ 1922—1945 гг.

1.1. Конструкторы и заказчики. Общая история развития систем торпедо- и минометания

Под системами торпедо- и минометания мы подразумеваем формулу, составленную по принципу «торпедоносец — торпедная подвеска — прицел — торпеда или мина». Все эти элементы настолько взаимосвязаны между собой, что в некотором смысле можно даже классифицировать их как комплекс оружия. Этот момент, кстати сказать, подметили еще в 20-е годы, и уже тогда начали называть их именно системами торпедо- или минометания.

Особенность создания минно-торпедной авиации в нашей стране заключалась в том, что к началу этого процесса у нас не было ни флотоводцев, ни конструкторов, способных данный процесс возглавить. В результате произошло то, что не так-то просто понять без простого сравнительного примера. Получалось, что вопрос, куда ехать телеге, решался не ездом и даже не лошадей, а колесом. Только так можно охарактеризовать ситуацию, когда главным инициатором создания торпедоносцев стал конструктор устройства, задающего торпедо-спиральную траекторию.

Речь идет о весьма известном в 20-е и 30-е годы изобретателе-самоучке Владимире Ивановиче Бекаури (27.12.1882 — 8.2.1938). Бекаури родился в Тифлисской губернии в семье мелкого дворянина, окончил железнодорожную школу и техническое училище. С 1903 г. он работал на железной дороге, но в 1907 г. переехал в Петербург и начал заниматься изобретательством. Первоначально круг его интересов находился далеко в стороне от оборонного ведомства — Бекаури конструировал сейфы, детские механические игрушки и в 1914 г. получил свой первый патент на изобретение «Контрольного аппарата для регистрации и учета простоя вагонов». Всегда остро чувствующий требования времени, Владимир Иванович с началом империалистической войны начал предлагать свои идеи военным. В 1915 г. он передал в отдел изобретений Центрального военно-промышленного комитета три заявки на патент по ныряющей мине, фальшивым перископам к плавающей буйке и шрапнельной бомбе. В серию они не пошли, зато в 1916 г. Министерство путей сообщения наконец-то заключило соглашение на изготовление 1050 «контрольных аппаратов». Увы, стать богачом Бекаури не успел — в 1917 г. грянула революция, и новая власть организовала контроль за простоям вагонов куда более дешевыми и жесткими методами. К концу 1918 г. он конструирует электрическую сигнализацию сейфов, которая «устроена таким образом, что никакие хищения



злоумышленников — прерывание проводов, порча прибора и т.п. — не спасали от немедленной подачи тревожного сигнала во многих местах сразу». В 1920 г. Бекаури продемонстрировал сигнализацию директору Государственного научно-технического института (ГОНТИ) академику В.Н. Ипатьеву, который оценил талант и энергию изобретателя, предложив ему организовать при институте собственную эксперименталь-

Глава Остехбюро Владимир Иванович Бекаури (1882 — 1938)

ную мастерскую. В декабре того же года предложение о создании мастерской было положительно рассмотрено на заседании коллегии Научно-технического отдела ВСНХ, причем 8-м пунктом постановления значилось выделение мастерской сметы на 1921 г. в размере 10 миллионов рублей.

Вот здесь-то Владимир Иванович и сделал шаг, навсегда вписавший его имя в историю отечественного торпедного оружия. «Бекаури понимал, — писал впоследствии известный исследователь истории Остехбюро Е.Н. Шошков, — что для функционирования мастерской нужно материальное обеспечение. Для этого необходима крупная идея, реализацию которой поддержит правительство. В середине 1920 г. В.И. Бекаури предложил идею авиационной (автор допускает ошибку — первоначально Бекаури не задумывался над типом носителя для своего изделия. — Прим. М.М.) торпеды со спиральной траекторией движения, тем самым повышающей вероятность попадания мин в цель. Ипатьеву мысль показалась вполне здравой, и он предложил Бекаури создать схему своего изобретения и подсчитать вероятность попадания. Через месяц Бекаури вновь появился на квартире у академика Ипатьева и расстелил на полу громаднейший чертеж».

Надо признать, что в этом случае изобретатель попал прямо в десятку — советское правительство действительно нуждалось в своеобразном «вундерваффе» для борьбы с линкорами флотов стран вероятного противника, под которым подразумевались страны Антанты. Торпедное оружие с повышенной вероятностью попадания могло стать одним из его типов. Второй момент заключался в том, что до революции в нашей стране торпед не конструировали, а ограничивались модифицированием изделий, приобретававшихся на заводе фирмы «Уайтхед» (г. Фиуме, Австро-Венгрия, с 1919 г. — Италия) для изготовления по лицензии. Эти доработки проводились в конструкторском бюро завода №1 Русского акционерного общества бывшего Г.А. Лесснера в Петрограде. В марте 1918 г. завод закрылся, и с того времени в конструировании и производстве торпед образовалась ниша. То, что В.И. Бекаури мало что понимал в самих торпедях, ровным счетом нас не занимало — в то время страна жила под лозунгом «У нас и кухарка может управлять государством». В мае 1921 г. по представлению председателя ВСНХ П.А. Богданова Бекаури продемонстрировал в числе прочих изобретений схему циркулирующей торпеды В.И. Ленину, который немедленно распорядился рассмотреть его на Совете труда и обороны страны. Решение прошло без сучка и задоринки, в результате чего уже в августе 1921 г. в кармане изобретателя лежал подписанный Лениным мандат на создание Особого технического бюро (в обиходе называлось Остехбюро или ОТБ). Бюро состояло из шести отделов, именовавшихся «частями». 1-я, или «специальная», часть отвечала за проектирование торпед и мин. Весьма характерно, что все эти демонстрации и решения состоялись без привлечения действующих специалистов и лиц из руководства Морских сил республики. Они ознакомились с работами Бекаури только в феврале 1922 г., причем проконстатировали, что «настоящее изобретение следует признать гениальным и крайне необходимым в самом срочном порядке для применения в минном деле в целях усиления обороны Республики». В августе — сентябре того же года состоялись ходовые испытания трех торпед образцов 1912 и 1910/15 гг. с приборами Бекаури (прибор «ВС» — водяная спираль). В октябре начальник Техническо-хозяйственного управления Морского штаба

В.П. Барановский, докладывая в РВС о результатах испытания, указал, что «при использовании самодвижущихся мин, как с миносцев, так и с подводных лодок, применение «циркулирующих» мин будет весьма ценно». С этим нельзя не согласиться. В зарубежных флотах маневрирующие и циркулирующие торпеды начали разрабатываться после начала Второй мировой войны как оружие, которое можно было применить из-за пределов эффективной ПВО или ПЛО противника. Наибольшего размаха эти работы достигли в Германии и Италии. Парадоксально, но факт — циркулирующие торпеды, не имевшие у нас четкого оперативно-тактического обоснования в момент своего создания, впоследствии его приобрели и весьма пригодились в 1944 г. для нанесения ударов по большим конвоям противника на Севере — более чем через 20 лет с момента принятия их на вооружение.

Сейчас трудно ответить на вопрос, кто и когда именно предложил в качестве носителя для циркулирующих торпед самолет. Логичнее всего предположить, что идея зародилась в Морском штабе Республики при проработке вопросов тактического применения торпед с прибором «ВС». В самом деле, если прямоидущая (или, как это называли тогда, «прямоходная») торпеда идет в сторону противника и угрожает только ему, то циркулирующая одинаково опасна и для вражеских, и для своих кораблей. Косвенно подтверждает нашу догадку тот факт, что на вооружение ни эсминцев, ни подводных лодок торпеды с «ВС» так и не попали. Это был первый, но далеко не последний просчет изобретателя, который до 1920 г. имел лишь самое общее представление о морской тактике и оружии. К счастью, интенсивное развитие авиации помогло ему сохранить актуальность своей идеи. Впоследствии он получил неожиданную поддержку в лице одного из первых лиц оборонного ведомства — начальника Штаба РККА М.Н. Тухачевского.

Тухачевский не скрывал, что его взгляды на роль и место флота в системе вооруженных сил являлись весьма радикальными. В своих работах с присущей ему убедительностью он старался доказать, будто главная причина военного поражения Германии, Австро-Венгрии и России в мировой войне 1914—1918 гг. состояла в том, что сухопутные силы этих государств не удалось должным образом подготовить к войне. А это случилось якобы только из-за того, что неоправданно много средств выделялось на строительство военных флотов, которые, по мнению М.Н. Тухачевского, существенного влияния на ход и исход вооруженной борьбы не оказали. Поэтому он настойчиво призывал «...правильно определить наиболее решающие пути развития вооруженных сил и сосредоточенно и смело направить по ним главную часть тех сил и средств, которые страна бросает на дело своей обороны». Под «решающими путями развития» подразумевались создание мощной сухопутной армии с тяжелой артиллерией и танками, а также ВВС. На кораблях же Тухачевский предлагал сэкономить: «Мы находимся в положении прямо противоположном Японии и Англии. Морскими операциями, даже самых мощных мировых империалистов, нельзя нарушить ни нашей экономической, ни политической целостности. У нас нет такой внутренней коммуникации, которой могли бы угрожать морские силы противника. Правда, нам может угрожать десант. Но, во всяком случае, не морская операция угрожает нашим тылам, а те сухопутные действия, которые будут развиваться в результате десанта... Оборонительные задачи (на море. — Прим. М.М.), которые мы имеем, должны быть решены целым комплексом усилий... 1) подвижной береговой артиллерией... 2) соответствующим расположением запасных стрелковых частей и резервов главного командования, которые обеспечат фланги и смогут опрокинуть производящиеся десанты 3) с помощью бомбовозной авиации, которая представляет колоссальную опасность для современных флотов, и, наконец, 4) самим морским флотом, рассчитанным в своем развитии для участия в общем комплексе береговой обороны...»

Последние слова были произнесены в мае 1928 г., когда эксперименты с торпедоносцами были еще весьма далеки от стадии завершения, но уже в них просматривается та роль, которая придавалась в штабе РККА ударной авиации в борьбе с морскими целями. Впоследствии, узнав о принятии на вооружение торпедоносцев и оружия для них, М.Н. Тухачевский сам высказал желание стать руководителем первых экспериментальных учений (в 1933 и 1934 гг.). Следует подчеркнуть, что в то время морская авиация входила в состав ВВС РККА на правах отдельного рода сил наряду с истребительной, бомбардировочной и разведывательной авиацией. Среди авиаторов существовали различные мнения относительно наиболее оптимальных способов поражения кораблей и оружия для этого, но авиаторы поддерживали Тухачевский и начальник управления ВВС РККА П.И. Баранов. «Самолет обладает скоростью в 3 раза большей, чем торпедный катер, — заявлял он в декабре 1930 г., — лучше маневрирует, менее заметен, дает лучшую прицельность, дешевле стоит... Сохранение торпеды на вооружении морской авиации я считаю абсолютно обязательным». Впоследствии то же отношение передалось и новому начальнику управления ВВС Я.И. Алксису.

Впрочем, все это произошло несколько позже, а в 1923—1932 гг. возглавляемое Бекаври Остехбюро поэтапно решало возникавшие перед ним проблемы. Первую проблему решили просто — в связи с тем, что в Остехбюро раньше никто не конструировал не только авиаторпед, но и вообще какого-либо морского оружия, в качестве объектов для испытаний выбрали 450-мм торпеды царского флота образцов 1912 и 1910/15 гг. Казалось, что такое решение позволит значительно сэкономить время и средства на конструировании авиаторпед, но сразу же возникли новые трудности. Дело в том, что обе указанные торпеды создавались как корабельные и обладали сравнительно большим весом. Торпеда образца 1910/15 г. весила 665 кг, а 1912 г. — 810 кг. В начале 20-х годов поднять такие изделия мог только многомоторный бомбовоз, но в СССР таких машин не было. Во всем мире для сбрасывания с самолетов разрабатывались специальные более легкие торпеды. Например, первая британская авиаторпеда 1914 г. имела калибр 356 мм и весила 385 кг. В 1917 г. на вооружение приняли торпеду Mk.IX калибром 456 мм и весом 492 кг, в 1918 г. — Mk.VIII весом 650 кг того же калибра. Хотя по массе она практически соответствовала торпедой образца 1910/15 г., британское изделие было намного прочнее и позволяло сбрасывать его с высот до 30 м. Непрочность механизмов торпеды образца 1910/15 г. показали уже первые эксперименты в начале 1923 г. Но наши конструкторы не растерялись и предложили использовать для этой цели парашютную систему, благо торпеда с прибором «ВС» все равно не требовала точного прицеливания. Кроме того, применение парашюта позволяло резко увеличить высоту сбрасывания и тем самым уменьшить уязвимость торпедоносца от огня зенитных орудий. Параллельно руководители РККФ предложили Остехбюро заниматься разработкой обычных прямоидущих авиаторпед, которые только и состояли на вооружении авиации в других странах мира. Торпеда образца 1910/15 г. для этого не годилась, в связи с чем для экспериментов выбрали более прочную, но тяжелую образца 1912 г. Путем постепенного усиления конструкции, особенно в кормовой части, ее довели до состояния пригодности для сброса на скорости до 160 км/ч с высоты 10—20 м. Конструктивные доработки торпед облегчились после того, как в 1926 г. завод Лесснера был переименован в «Двигатель» и передан в подчинение Остехбюро. Практически одновременно с началом первых экспериментов по сбрасыванию — в июне 1923 г. — Остехбюро, одновременно игравшее роль научно-технического органа вооруженных сил, сформулировало задание на проектирование самолета со «специальной бомбовой нагрузкой» общим весом до 2000 кг. Спустя год задание было официально выдано ЦАГИ, который позднее реализовал его в известнейший самолет своего времени — бомбардировщик ТБ-1. Пока же

эксперименты производились на самолетах, приобретенных зарубежом: в 1923—1926 гг. на английском фирмы «Хендли-Пейдж», в 1926—1930 гг. — немецком «Юнкерс» ЮГ-1.

Параллельно развернулись работы по созданию первых авиационных якорных мин. Алгоритм их создания был тот же: выбиралась конструкция времен царского флота (конкретно мина образца 1912 г.), которую пытались довести до состояния, пригодного для сбрасывания с самолета. Уже первые же испытания методом сбрасывания с крана показали, что мина содержит слишком много чувствительных механизмов, чтобы их можно было гарантировать подкреплениями конструкции. Выход был один — оснастить мину парашютной системой и сбрасывать с больших высот. В сборе конструкция получила название БОМИЗ-100 («ВОздушная МИна Заграждения», а цифра «100» означала вес боевого заряда — 100 кг). Разработку парашютной системы закончили к 1928 г.

В 1925—1927 гг. специалисты бюро разрешили проблему создания первых устройств подвески торпед и мин к самолетам, но на этом их успехи на некоторое время закончились. В соответствии со «Справкой Управления ВМС РККА для РВС СССР о технических изобретениях и улучшениях в ВМС за 1924—1927 гг.», подписанной начальником Технического управления ВМС РККА Н.И. Власевым, за это время флот по указанной тематике получил от Остехбюро только прибор «ВС». Спустя месяц, в феврале 1928 г., вопрос «О работе Остехбюро» разбирался на заседании РВС с участием Наркомвоенмора К.Е. Ворошилова, начальника управления ВВС Баранова и начальника Морских сил РККА Р.А. Муклевича. РВС постановил:

«1. К работам Остехбюро, которые могут быть приняты на широкие войсковые испытания немедленно или после некоторых дополнительных испытаний, отнести:...

8) Мина, сбрасываемая с самолетов.

9) Высокое торпедометание...

11. Из числа работ, предъявленных Остехбюро к сдаче, две работы, а именно:...

17) Низкое торпедометание — признать требующими дальнейшего выяснения и испытаний».

С лета 1928 г. начались государственные испытания систем торпедометания, которые затянулись на четыре долгих года. В целом их результаты оценивались как успешные, но каждый раз выявлялись новые мелкие проблемы технического порядка. На их устранение давался год, а далее все повторялось. В недрах ВМС зрело недовольство работой конструкторов, которые, несмотря на получение от государства крупных сумм, не смогли своевременно и качественно выполнить заказы моряков и, кроме того, неоднократно пытались навязать флоту свои изобретения, не имевшие реального военного значения. Время для этого прошло — в ВМФ уже успели сложиться органы, которые худо-бедно могли отстаивать свои интересы даже в борьбе с такими известными деятелями того времени, как Бекаური. Последний явно использовал для продвижения своих изобретений систему денежных поощрений членам приемных комиссий, нарезая их из небедного бюджета бюро. Еще в январе 1927 г. Р.А. Муклевич писал председателю Научно-технического комитета ВМС (НТКМ) Н.И. Игнатьеву:

«У нас возникают постоянные недоразумения с Остехбюро. Последние считают, что его достижения тенденциозно оцениваются морскими силами и что оно в лицах наших специалистов не находит достаточной поддержки. Мне хотелось бы создать в Ленинграде такую комиссию специалистов нашего флота в количестве 3—4 человек, которая была бы в курсе всей работы Остехбюро по Морведу (Морскому ведомству. — Прим. М.М.) и давала бы этим работам компетентную оценку и направление. С другой стороны, эта комиссия должна была бы давать мне нужный материал по работам Остехбюро. Эта комиссия должна состоять из лиц, материально абсолютно не заинтересованных в работах Остехбюро и не получаю-

щих отсюда никакого вознаграждения. Председателем этой комиссии должны быть Вы».

В результате в марте того же года появился приказ начальника ВМС РККА:

«В целях предоставления УВМС (Управление ВМС. — Прим. М.М.) большей возможности влиять на работу Остехбюро в отношении ее практического исполнения, при НТКМ УВМС, по соглашению с Управлением Делами Совета народных комиссаров СССР, образуется специальная комиссия в составе: председателя НТКМ Н.И.Игнатьева, комиссара НТКМ Г.П.Галкина, командующего бригадой линейных кораблей С.П.Ставицкого и начальника Военно-морского училища Ю.Ф.Ралль. Без заключения специальной комиссии испытываемые образцы приниматься на вооружение, если не последует моего специального на это распоряжения, — не должны».

Именно этим объяснялось жесткое отношение моряков к вышедшим на госиспытания изделиям. Не исключено, что кто-то из них в полемическом порыве в соответствии с обычной практикой того времени начал клеймить оппонентов обвинениями во вредительстве и других смертных грехах. Органы оказались начеку: в 1929 г. был арестован заведующий спецчастью ОТБ Б.Л. Пшеницкий (в 1931 г. получил 10 лет лагерей, дальнейшая судьба неизвестна), в 1930 г. — конструктор торпеды 53-27 Р.Н. Корвин-Косаковский (выпущен в 1932 г.).

Госиспытания систем торпедо- и минометания закончились только в 1932—1933 гг. Торпеда образца 1912 г. была принята на вооружение под названием ТАН-12 (позднее обозначение изменилось на 45-12АН), торпеда образца 1910/15 г. — под названием ТАВ-15 (45-15АВО). За девять лет Остехбюро смогло пройти почти тот же путь, который за три года (1912—1914 г.) прошли в Англии. «Почти» потому, что, в отличие от англичан, мы не конструировали новые, а использовали существующие торпеды. Но даже несмотря на это, сам по себе факт принятия на вооружение торпед, мин и торпедоносцев вряд ли мог успокоить командование ВМС и ВВС. И дело было даже не в том, что на вооружение пришлось принять морально устаревшие образцы, которые требовали немедленной замены. Самое худшее заключалось в отсутствии производства самих авиамин и торпед. Переделка их из корабельных осуществлялась кустарным способом в мастерских ОТБ и на заводе «Двигатель», но, поскольку запас изделий был ограничен, а их главными потребителями все-таки считались корабли, переделка ограничилась небольшой партией. Совсем не было практических изделий. Таким образом, проблема создания авиационного минного и торпедного оружия после 1932—1933 гг. оставалась почти такой же нерешенной, как и в 1923 г.

Тем не менее после 1933 г. наблюдается постепенный отход ОТБ от торпедной тематики. Тому был целый ряд причин. Во-первых, энтузиасты-конструкторы наконец-то поняли, что создание новых типов морского оружия, пусть даже путем переделки старого, гораздо большая проблема, чем считалось вначале. Во-вторых, энтузиазма у последователей Кулибина сильно поубавилось после арестов 1929—1931 гг. Даже несмотря на то, что большая часть арестованных специалистов была вскоре выпущена и даже вернулась в ОТБ, отдачи от них стало много меньше, чем раньше.

В 1933—1936 гг. ОТБ вело работы по следующим направлениям, связанным с рассматриваемой тематикой:

- эксперименты по сбрасыванию мин МАВ-1, МАВ-2 с бреющего полета без парашюта;
- оснащение ТБ-3 для подвески корабельной 533-мм торпеды 53-27 (авиационный вариант назывался ТАВ-27);
- создание радиоуправляемых торпед калибром 18, 21 и 24 дюйма;
- разработка подвесок для новых типов торпедоносцев (Р-5 и Р-6).

Все они, за исключением последнего, наименее технически сложного направления, ничем не закончились. Терпение правительства, руководства ВМФ и контролирующих органов

НКВД оказалось исчерпано. В 1949 г. в «Краткой справке о развитии советского минно-торпедного оружия за 30 лет» инженер-контр-адмирал К.Н. Сокольский в соответствии с духом времени писал:

«Как видно, особенно интенсивно действовали вредители в Остехбюро. Бюро расходовало колоссальные средства на проектирование, так как оно требовало сверхсложных условий для работы и исключительно высокой оплаты личного состава.

Вредители в системе Остехбюро разработали такую организацию, при которой они сами составляли тактико-технические задания, сами проектировали, изготавливали и фактически сами же принимали изготовленную продукцию, пользуясь тем, что достаточного количества флотских специалистов, особенно по неконтактной технике, у нас в то время не было.

Но такому состоянию разработки нового минно-торпедного оружия в 1937 г. был положен конец. Органы Советской власти, благодаря бдительности широких трудящихся масс, шаг за шагом разоблачали и пресекали преступную деятельность вредителей».

Вряд ли нужно расшифровывать, что эти слова означали на практике. В 1937—1938 гг. шесть десятков сотрудников бюро были арестованы и, после «признания» во вредительстве, посажены или расстреляны. Сия доля не обошла и В.И. Бекаври — он был арестован в сентябре 37-го и спустя семь месяцев расстрелян. Так закончилась попытка изобретателей-самоучек «подхартиться» за счет государства.

Выпавшее знамя подхватил сформированный в конце 1932 г. на базе секции Научно-технического комитета Научно-исследовательский минно-торпедный институт (НИМТИ). Фактически он создавался как параллельная Остехбюро структура, но комплектовался не гражданскими конструкторами-самоучками, а выпускниками факультета оружия Военно-морской академии. В 1933—1934 гг. в НИМТИ под руководством Алферова были выполнены следующие работы: сделали высотные модификации торпеды образца 1912 г. (ТАВ-12 и ТАВ-12А; позднее 45-12АВО и 45-12АВА), оснастили ТАВ-15 новой парашютной системой (45-15АВА). Но самым главным достижением института стала адаптация под отечественную производственную базу итальянской 18-дюймовой корабельной торпеды 45F (в Италии в 1932 г. комиссией А.К. Сивкова была куплена и 533-мм торпеда 53F, но разработкой на ее базе отечественной торпеды того калибра занималось ОТБ). Ее чертежи были переданы на завод «Красный Прогресс» (г. Днепродзержинск, завод №175; в дальнейшем именно это предприятие стало основным заводом по производству всех разновидностей 450-мм торпед) еще в апреле 1934 г., но потребовалось четыре года, прежде чем завод сумел наладить ее серийное производство. Тогда же, в 1938 г., торпеду «задним числом» приняли на вооружение флота под наименованием 45-36Н. Эта продолжительная задержка оказала прямое влияние на сроки приема следующей модификации — варианта 45-36Н для сбрасывания с самолета.

В результате к концу 1938 г. авиационное, минное и торпедное оружие находилось в крайне плачевном состоянии, лишь несколько лучше, чем в начале своего развития в 1920 г. К счастью, за прошедший период удалось создать некоторый задел, обеспечивший выход из положения в кратчайшие сроки. В октябре 1937 г. положение дел в торпедостроительной промышленности рассматривал на своем заседании Комитет обороны при СНК СССР. По решению заседания руководство всем торпедным производством сосредотачивалось в Наркомате оборонной промышленности, в связи с чем в ее составе создавалось 17-е главное управление. В его подчинение в 1939 г. перешли конструкторские бюро ЦКБ-39 и ЦКБ-36, сформированные из подразделений бывшего Остехбюро. Чуть раньше, в 1938 г., в составе тогда же образованного Наркомата ВМФ было создано Минно-торпедное управление (МТУ) ВМФ. Свежесформированным органам оставалось

только определить направление работ и распределить обязанности. Если разобраться, проблем было не так уж и много. Во-первых, авиация ВМФ уже получила на вооружение самолет, вполне удовлетворявший требованиям высотного и низкого торпедометания. Им стала модификация сухопутного дальнего бомбардировщика ДБ-3. Во-вторых, имелось и вполне современная 450-мм торпеда. Тот факт, что она являлась сравнительно тяжелой, мало смущал моряков — с одной стороны, авиация и раньше использовала корабельные торпеды, с другой — ДБ-3 легко поднимал ее даже в том случае, если бы она была оснащена парашютной системой. Другое дело, что большинство базовых двухмоторных торпедоносцев других стран могли поднимать по две легкие авиаторпеды, но в наших условиях сбрасывание двух изделий одним самолетом по одной цели считалось безумным расточительством. В-третьих, у НИМТИ и конструкторов ЦКБ уже имелся определенный опыт создания торпедных подвесок и прицелов. Все это позволило в основном справиться с решением поставленной задачи за год — в 1939 г. на вооружение были приняты торпеды 45-36АН и 45-36АВА. Годом позже копия оружия авиации пополнилась миной АМГ-1 конструкции А.Б. Гейро. Мина Гейро была сконструирована им еще в 1932 г. при написании дипломного проекта перед выпуском из ВМА. Увы, авиационное торпедное оружие таких подвижников не имело. В результате принятие на вооружение торпедной подвески для низкого торпедометания было сделано вынужденно в связи с началом войны.

В годы Великой Отечественной войны все работы в области вооружения и оснащения МТА можно условно подразделить на три направления:

- принятие на вооружение в качестве торпедоносцев новых типов самолетов;
- совершенствование прицелов и устройств, обеспечивавших сбрасывание торпед на больших скоростях и высотах;
- вооружение МТА неконтактными минами отечественного производства.

Несколько особняком стояли разработка и оснащение самолетов МТА первыми авиационными радарными, поскольку сами по себе РЛС не являлись продуктом разработки конструкторов НИМТИ и 17-го главного управления.

По всем вышеперечисленным направлениям удалось продвинуться далеко вперед и выполнить практически все поставленные перед конструкторами задачи. Тем не менее эти результаты не следует переоценивать. Во-первых, руководство ВМФ даже не пыталось ставить перед конструкторами задачу создания авиаторпеды нового поколения (напомним, что ее итальянский прообраз был закуплен в 1932 г., а принят на вооружение ВВС Италии во второй половине 20-х годов). Во-вторых, характеристики сбрасывания (максимальная скорость самолета в момент торпедометания, а главное, высота сбрасывания торпеды), даже несмотря на все успехи отечественных конструкторов, к концу войны оказались наиболее скромными по сравнению с торпедами ВВС других стран. Возможность убедиться в этом представилась в ноябре 1945 г. — феврале 1946 г. в ходе испытаний немецких авиаторпед F5b и F5w. Хотя скорости сбрасывания немецких торпед и нашей новейшей модификации 45-36АНУ (принята на вооружение в июле 1945 г.) оказались примерно равными (около 360 км/ч), высота сбрасывания наших торпед тогда не превышала 30—55 м, в то время как у немецких составляла 25—120 м. Интересно отметить, что оружие немецких торпедоносцев имело заметно более короткую историю, поскольку до отмены военных статей Версальского договора немцам запрещалось иметь не только торпедоносцы*, но и вообще какую-либо военную авиацию и оружие для нее.

* В середине 20-х годов XX века немецкие конструкторы провели ряд секретных экспериментов по сбрасыванию опытных образцов авиаторпед с самолетов Юнкерс G.24.

Краткая хроника создания советской минно-торпедной авиации

Первая половина 1920 г.	Изобретатель В.И. Бекаври демонстрирует директору Государственного научно-технического института (ГОНТИ) академику В.Н. Ипатьеву систему электрической сигнализации сейфов.
Середина 1920 г.	В.И. Бекаври предлагает конструкцию устройства, задающего торпедой движение по спиральной траектории.
Декабрь 1920 г. — январь 1921 г.	Создание «Экспериментальной мастерской по новейшим изобретениям» (ЭКСМАНИ) при ГОНТИ Научно-технического отдела (НТО) ВСНХ. Заведующим мастерской назначается В.И. Бекаври.
Май 1921 г.	В.И. Бекаври представляет председателю ВСНХ П.А. Богданову, а затем и председателю СНК В.И. Ленину свои изобретения: сейф с сигнализацией, устройство дистанционного управления голосом, схему прибора, задающего торпедой движение по спиральной траектории.
Июль—август 1921 г.	Создание Особого технического бюро (сокращенно Остехбюро, или ОТБ) при НТО ВСНХ (до 28.8.1930; затем до 11.4.1937 при НКВМ/НКО; затем при НКОП) под руководством В.И. Бекаври.
Август 1921 г. — сентябрь 1922 г.	Ходовые испытания торпеды с устройством Бекаври. Испытания прошли успешно.
8.12.1922	Завод «Красный летчик» передал ОТБ самолет типа «Хендли-Пейдж». Начало испытаний по сбрасыванию торпед с самолетов (первый полет 26.5.1923, пилот Н.П. Антошин). Цель испытаний: выявить наиболее уязвимые узлы торпед, наиболее выгодные значения углов вхождения в воду, величину торпедного мешка.
17.6.1923	На заседании НТК МС РККА рассматривается составленное Остехбюро ОТЗ на «аэроплан со специальной бомбовой нагрузкой» (торпедой). В июле 1924 г. конструированием подобного самолета предложено заняться ЦАГИ. Получившийся самолет позднее принят на вооружение ВВС РККА под названием ТБ-1.
14.7.1923	Первый сброс макета торпеды с самолета «Хендли-Пейдж» (пилот Л.И. Гикса) над сушей.
23.9.1923	Первый сброс торпеды в воду с самолета «Хендли-Пейдж» (пилот Н.П. Антошин).
20.2.1926	На расширенном совещании в Остехбюро принято решение о передаче ему двух гидросамолетов ЮГ-1 для продолжения экспериментов по низкому торпедометанию.
Начало 1926 г.	Формирование 1-й авиационной эскадрильи в составе ВВС МСЧМ на самолетах ЮГ-1. В связи с задержкой поступления на вооружение авиационных мин и торпед в конце года эскадрилья переформирована в 60-ю отдельную разведэскадрилью.
16.12.1926	Решением ВСНХ Остехбюро передан завод «Торпедо» (быв. Лесснера, затем завод «Двигатель») — основное предприятие по производству торпед в дореволюционной России.
28.10.1927	Завершены испытания торпедных мостов и подвесок (для самолета ЮГ-1 и торпеды ТАН-12), обеспечивающих сбрасывание торпед с высоты 25—30 м. Впоследствии этот же мост использован для торпедоносца ТБ-1а.
25.5.1931	Создание торпедной ячейки (два торпедоносца ТБ-1а) в составе 9-й авиабригады ВВС МСЧМ — первого реального подразделения минно-торпедной авиации РККФ.
Март 1932 г.	Принятие на вооружение авиационной мины БОМИЗ-100 (позднее переименована в МАВ-1).
Конец 1932 г.	Принятие на вооружение системы низкого торпедометания с торпедой ТАН-12 для самолетов ТБ-1.
Конец 1932 г.	Создан Научно-исследовательский минно-торпедный институт (НИМТИ) ВМФ.
Весна 1933 г.	Переформирование ряда разведывательных и морских тяжелобомбардировочных эскадрилий в торпедоносные.
9.7.1933	Принятие постановления РВС СССР «О минно-торпедном вооружении ВВС РККА».
9.7.1933	Принята на вооружение система высотного торпедометания с торпедой ТАВ-15 для самолетов ТБ-1.
Октябрь 1933 г.	Первые флотские учения с участием торпедоносцев на Балтике.
Ноябрь 1933 г.	Испытания по сбрасыванию мин БОМИЗ-100 и БОМИЗ-250 с малой высоты без парашютов. Испытания закончились неудачей, но в том же году на вооружение была принята мина БОМИЗ-250 (МАВ-2) для постановки с самолета ТБ-3 с большой высоты.
1934—1936 гг.	Передача большей части тематики работ в области минного и торпедного оружия авиации от Остехбюро в НИМТИ. НИМТИ осуществляет ряд доработок торпед ТАН-12 и ТАВ-15 (новые обозначения — 45-12АН и 45-15АВО), после чего на вооружение принимаются торпеды 45-15АВА и 45-12АВА. Попытка Остехбюро создать авиаторпеду калибром 533 мм (ТАН-27 и ТАВ-27) окончилась неудачей.
Октябрь 1934 г. — октябрь 1936 г.	Полигонные испытания радиуправляемых торпед РУТ-45, «Акула-1» и «Акула-2» конструкции Остехбюро. Хотя испытания прошли успешно, из-за необходимости внести ряд доработок торпеды на вооружение не приняты.
1935 г.	Принятие на вооружение «легких» торпедоносцев Р-5 и Р-6 (КР-6а).
1936 г.	Принятие на вооружение РККФ торпеды 45-36Н, которая являлась переработанной специалистами НИМТИ под отечественную технологическую базу итальянской корабельной торпеды 45F производства завода «Уайтхед» (г. Фиуме).
8.9.1937	Арест В.И. Бекаври (расстрелян 8.2.1938).
Октябрь 1937 г.	На основании постановления Комитета Обороны СССР в НКОП создано 17-е главное управление, отвечавшее за все исследовательские работы и производство торпед. В 1939 г. при Главке созданы конструкторские бюро ЦКБ-36 и ЦКБ-39.
Апрель — август 1938 г.	Формирование 1-го и 4-го минно-торпедных полков — выделение минно-торпедной авиации в самостоятельный род авиации ВМФ. Одновременно с формированием частей МТА перевооружается на самолет ДБ-3Т.
1939 г.	Принятие на вооружение торпед 45-36АН и 45-36АВА разработки НИМТИ и ЦКБ-39. В основе конструкции торпед лежала корабельная торпеда 45-36Н.
30.11.1939	Начало советско-финляндской войны. В тот же день 3-я эскадрилья 1-го мтап ВВС КБФ (командир — майор Н.А. Токарев) наносит бомбовый удар по Хельсинки.
29.1.1940	Первая боевая минная постановка авиации ВМФ ССР.
7.2.1940	Принятие на вооружение авиационной беспарашютной мины АМГ-1.
7.5.1940	Приказом НК ВМФ №0256 введено в действие «Временное наставление по боевой деятельности минно-торпедной авиации. Часть 1. Применение торпедного оружия» (НБДМТА-40).
7.6.1941	Выход в свет решения НК ВМФ №0054 «Об использовании, дальнейшем усовершенствовании боевой подготовки торпедоносной авиации и развитии торпедного оружия».

1.2. Самолеты МТА

1.2.1. 1916—1940 гг.

Первые опытные образцы специализированных самолетов — торпедоносцев и постановщиков мин появились в России еще в дореволюционный период. Транспортировка и сброс 12 беспарашютных авиационных мин системы Ковалевского предусматривались в проекте трехмоторного гидросамолета **МК-1**, созданного под руководством Д.П. Григоровича. Это был большой биплан оригинальной компоновки — что-то среднее между поплавковым гидропланом и летающей лодкой. Экипаж МК-1 состоял из четырех человек. Как и все аэропланы того времени, эта машина полностью строилась из дерева.

Осенью 1916 г. в Петрограде уже был собран первый опытный образец гидроплана, а в середине ноября самолет выставили на испытания. Пилотировал МК-1 летчик завода «Гамаюн» Д.И. Серов. При разбеге лодка зарылась в волну, перевернулась и затонула. Никаких работ по МК-1 больше не вели.

Под руководством Григоровича создали и первый отечественный воздушный торпедоносец. По-видимому, это был первый в мире самолет-торпедоносец специальной постройки — английские «шорты» и «фэйри» являлись переделанными разведчиками-бомбардировщиками. Машину назвали **ГАСН** («гидроаэроплан специального назначения»). Поскольку по заданию он должен был нести большую и тяжелую корабельную торпеду, то и сам самолет был большим двухмоторным бипланом, установленным на два поплавка. Моторы были французские, типа «Рено», мощностью по 220 л.с. Экипаж состоял из четырех человек. Оборонительное вооружение складывалось из двух пулеметов на турелях спереди и сзади. Торпеда должна была подвешиваться под фюзеляжем.

Морское ведомство заказало сразу серию из 10 самолетов, но собрали лишь один. Он вышел на испытания в августе 1917 г. уже при Временном правительстве. 24 августа старший лейтенант А.Е. Грузинов впервые поднял машину в воздух. Мореходность и управление оказались на воде отличными, в небе самолет вел себя хуже. Центровка получилась слишком задней, рули были недостаточно эффективны. В конце концов 24 сентября гидроплан потерпел аварию в одном из испытательных полетов. Военная приемка сочла ГАСН недоработанным и требующим доводки.

К этому времени Григорович ушел от Щетинина и открыл собственный завод. Затем — революция, Гражданская война, и о ГАСН надолго забыли. Лишь в 1921 г. Главкоавиа дал задание на возобновление работы. Завод «Красный летчик» (бывший «Гамаюн») восстановил машину, поврежденную четыре года назад. Хотели заменить моторы на более мощные английские, но достать их не удалось.

Осенью 1921 г. пилот Л.И. Гикса совершил на ГАСН всего один полет, закончившийся (не по вине летчика и не из-за дефектов конструкции) вынужденной посадкой. Единственный построенный экземпляр был потерян, и более к проекту ГАСН (именовавшемуся также СОН — «самолет особого назначения») не возвращались.

Еще один торпедоносец создавали на Авиационной испытательной станции (АИС) на Крестовском острове там же, в Петрограде. Этот аэроплан был одномоторным (с двигателем «Клерже» в 130 л.с.) с толкающим винтом и стоял на трех поплавках. Он нес в фюзеляже за кабиной летчика уже упоминавшуюся ранее оригинальной конструкции торпеду. В августе—сентябре 1917 г. лейтенант Грузинов совершил на этой машине три довольно успешных полета продолжительностью до часа каждый. Работы по торпедоносцу АИС прекратили после расформирования станции. Судьба опытного образца остается неизвестной.

В 20-х годах Д.П. Григорович вновь взялся за проектирование самолетов, способных нести мины и торпеды. В 1925—1927 годах под его руководством в конструкторском бюро ОМОС выполнили проекты «морского миноносца» ММ-1 — подкосного

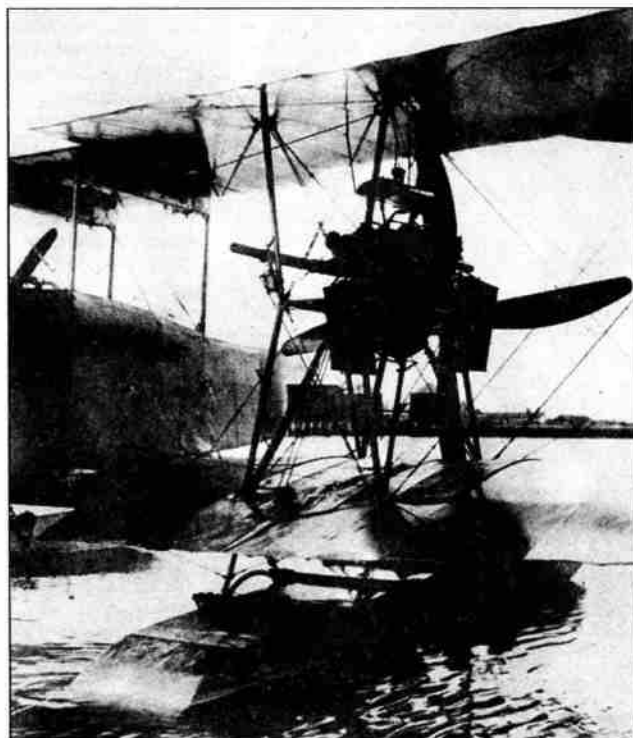
поплавкового моноплана с двумя моторами «Лоррэн-Дитрих», и торпедоносца МТ-1, использовавшего большую часть узлов от летающей лодки-разведчика РОМ. Но к строительству их опытных образцов не приступали.

Новый толчок к созданию отечественных торпедоносцев дала деятельность Остехбюро, которому срочно требовался носитель для циркулирующей торпеды его конструкции. Пока в бюро работали над составлением ОТЗ на самолет «специального назначения» (будущий ТБ-1), решили приобрести несколько самолетов за границей.

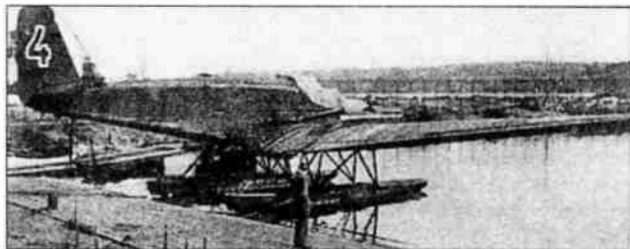
Через общество «Аркас» (выполнявшее тогда функции советского торгового представительства) у фирмы «Хэндли-Пэйдж» в начале 1922 г. заказали два одноместных биплана-торпедоносца «Хэнли I». Англичане продали одну отремонтированную машину и одну новую. В начале 1923 г. их доставили в разобранном виде в Петроград. С ними прибыл летчик Мак-Рости. Он осуществлял надзор за сборкой самолетов, а затем обучение советских пилотов. Поскольку торпедоносцы были одноместными, инструктор в полете лежал под ногами у обучаемого.

Через некоторое время после начала испытаний один из «Хэнли» потерпел аварию, но к октябрю 1924 г. был отремонтирован. В процессе ремонта машину переделали в двухместную (со второй кабиной для инженера-испытателя). Сдвиг центра тяжести парировали удлинением моторамы. Позднее аналогично доработали и второй торпедоносец. «Хэнли» продолжали использоваться Остехбюро до 1926 г.

Далее для экспериментов с авиационными минами и торпедами стали использовать немецкие трехмоторные самолеты **ЮГ-1**. Так называли у нас «Юнкерс» К.30. Это был военный вариант пассажирского G.24. Поскольку Германия была связана ограничениями Версальского договора, то собирали эти машины на дочернем предприятии в шведском Лимхамне. Советский Союз купил три партии ЮГ-1. Часть из них, на поплавковом шасси, попала в морскую авиацию. Самолеты интенсивно использовались



Гидросамолет ГАСН на испытаниях



Поплавковый вариант самолета ЮГ-1 из состава 62-й отдельной эскадрильи ВВС Морских сил Балтийского моря

для экспериментов по сбрасыванию мин и торпед, но к моменту принятия на вооружение торпед ТАВ-15, ТАН-12 и мин МАВ-1 все еще способные летать «Юнкерсы» были переданы в гражданскую авиацию.

Первым «настоящим» торпедоносцем в нашей стране стал тушлевский **ТБ-1**. Заказ на конструирование этого самолета по оперативно-тактическому заданию, составленному в ОТБ, пытались разместить в Англии, но там запросили 400–500 тысяч рублей золотом и не гарантировали быстрого выполнения. Велась переписка с заводом «Дукс» о переделке под задание самолета Б-1, но это оказалось невозможным. Тогда выдали заказ «Дуксу» на самолет с нагрузкой в 1480 кг, а ЦАГИ — с нагрузкой 960 кг. С ЦАГИ договорились всего за 200 тысяч, и там брались «родить» машину всего за девять месяцев. В июле 1924 г. Остехбюро выдало АГОС ЦАГИ новое задание на самолет «для сбрасывания грузов» весом до 2000 кг. Позднее этот заказ именовали «аппаратом специального назначения». Затем самолетом заинтересовались ВВС, которые перепрофилировали его в бомбардировщик. С июля 1929 г. машина, первоначально именовавшаяся АНТ-4, серийно строилась заводом № 22 в Филях под обозначением ТБ-1.

По своим возможностям ТБ-1 значительно превосходил ЮГ-1, реальная боевая нагрузка которого не превышала 500 кг. С 1931 г. в морскую авиацию начали поступать ТБ-1 на колесном шасси, а затем для флота стали выпускать поплавковые ТБ-1а (он же ТБ-1П). Об установке на поплавки впервые пошла речь в январе 1926 г., когда Остехбюро предложило провести предварительные расчеты. Но в то время приоритет отдали варианту на колесах, в котором в наибольшей степени были заинтересованы ВВС. Лишь в 1929 г. на заводе в Таганроге на поплавки от ЮГ-1 поставили второй опытный экземпляр ТБ-1. Но испытания показали, что самолет тяжеловат и слишком велик для немецких поплавков. Их попытались удлинить, но мореходность все равно оставляла желать лучшего.

Тогда в Англии у фирмы «Шорт» купили образцы нескольких видов цельнометаллических поплавков. Один из вариантов английских поплавков и стал прототипом отечественного «типа Ж», принятого для серийного производства. Грузоподъемность «типа Ж» (8000 кг) с запасом отвечала параметрам ТБ-1. Государ-



Первый советский массовый торпедоносец — ТБ-1П, 1931 г.

ственные испытания ТБ-1а успешно прошли в июне—августе 1931 г., а в следующем году завод № 31 в Таганроге начал серийно выпускать поплавковые шасси. Всего собрали 66 ТБ-1а.

Принятие на вооружение ТБ-1 сделало ненужным серийное производство другой машины, **ТОМ-1** («торпедоносец открытого моря»). Этот самолет разрабатывался в конструкторском бюро МОС ВАО при заводе № 28 под руководством приглашенного из Франции конструктора П. Ришара с августа 1928 г. По схеме он был близок к ТБ-1а, но получился больше, тяжелее и имел гладкую, а не гофрированную обшивку. Опытный образец ТОМ-1 изготовили в декабре 1931 г. До августа он испытывался в Севастополе. Хотя эта машина значительно превосходила ТБ-1а по летным данным, от ее запуска в серию отказались из-за технологической сложности и дороговизны конструкции.

Лишь в проекте остался и другой отечественный самолет — **МТБТ** («морской тяжелый бомбардировщик-торпедоносец»). Над ним работали конструкторы ЦАГИ под руководством А.Н. Туполева. Эта машина должна была нести две торпеды калибром 18 или 21 дюйм. По проекту это была большая четырехмоторная летающая лодка-катамаран.

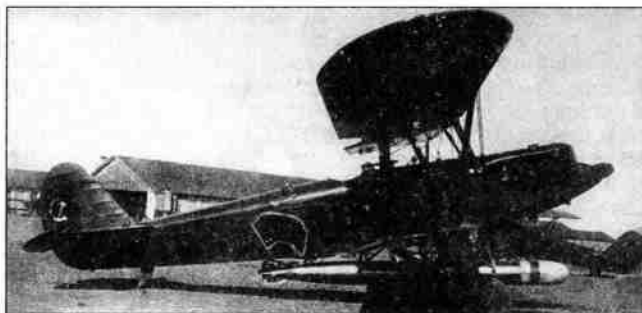
Надо сказать, что с начала 30-х годов проектирование специальных самолетов-торпедоносцев прекратили. В руководстве ВВС пришли к выводу, что целесообразнее приспособлять для несения мин и торпед серийные бомбардировщики и «крейсера» (многоцелевые машины). Впервые его включили в «Требования к самолетам ВВС РККА», утвержденные Реввоенсоветом СССР в январе 1930 г. Затем этот тезис нашел свое отражение и в программном документе «Система вооружения ВВС РККА», определившим тематику технических заданий конструкторам на первую половину 30-х годов. В нем предусматривалось наличие в ВВС двух основных видов торпедоносцев: ближнего действия (для нужд береговой обороны) — на базе легкого бомбардировщика или «крейсера», и дальнего действия (в открытом море вдали от берегов) — на основе тяжелого бомбардировщика. В соответствии с этим в июле 1933 г. Реввоенсоветом было принято решение приспособить к роли торпедоносцев самолеты Р-5, Р-6 и ТБ-3.

Р-5, деревянный биплан конструкции Н.Н. Поликарпова, в больших количествах выпускался московским заводом № 1 в вариантах учебного самолета, разведчика, легкого бомбардировщика и штурмовика. Машина была дешева — сосновые бруски, фанера и полотно — и проста в производстве и ремонте. С точки зрения летных данных, она вполне соответствовала своим современникам на Западе. Самолет отличался хорошей управляемостью, устойчивостью, неприхотливостью к качеству аэродромов. Его без труда мог освоить пилот средней квалификации. Именно за эти качества Р-5 выбрали для переделки в торпедоносец, в первую очередь для Дальнего Востока, где нечего было противопоставить японскому флоту.

Такой тяжелый груз, как торпеда, можно было подвесить только под фюзеляжем самолета. Для этого требовалось освободить всю его нижнюю поверхность. Но Р-5 имел старомодное шасси с неразрезной осью, не позволявшей разместить торпеду между стойками. Его заменили новой конструкцией. Две отдельные пирамидальные стойки с полуосями освободили пространство по оси самолета. Основная стойка с пластинчатым резиновым амортизатором присоединялась теперь не к фюзеляжу, а к переднему лонжерону крыла и подкреплялась раскосом, идущим вверх. Силовой набор крыла и фюзеляжа был несколько усилен в расчете на большие нагрузки. Самолет мог нести только один тип торпеды — ТАН-12. В принципе любой Р-5 мог быть переделан в торпедоносец непосредственно в авиационной части с использованием набора узлов, поставленного заводом.

Поскольку вес торпеды с подвеской превышал максимально допустимые для самолета пределы, стрелковое вооружение ограничили одним неподвижным пулеметом ПВ-1, экипаж — одним человеком.

Проектирование и переделка серийного Р-5 в опытный образец торпедоносца заняли всего 29 дней. К 20 января 1934 г. уже



Опытный образец торпедоносца Р-5Т на заводе №1, весна 1934 г.

были готовы все основные узлы. К 4 февраля сборку самолета закончили. После кратких заводских испытаний первый Р-5Т отправили в Крым, на базу 1-й школы летчиков имени Мясникова. В марте—апреле он прошел там обширную программу испытаний. За счет большого веса и громоздкой торпедной подвески уменьшились скорость и практический потолок, ухудшилась скороподъемность, увеличился разбег на взлете. Но эти потери сочли приемлемыми.

Получив предварительные результаты испытаний, директор завода Ковров отправил письмо самому Сталину. В нем говорилось: «Военно-Воздушные Силы Рабоче-Крестьянской Красной Армии получили новое оружие для борьбы с военно-морскими флотами империалистов — САМОЛЕТ-ТОРПЕДОНОСЕЦ... От звена подобных торпедоносцев нет спасения любому вражескому кораблю, осмелеющему бороздить советские воды».

В основном подтвердились возлагавшиеся на Р-5Т надежды и на осенних маневрах 1934 г. На состоявшемся в декабре заседании Военного совета РККА командующий Морскими силами Балтийского моря Л.М. Галлер докладывал: «В 1934 году имели большое значение проводившиеся опытные учения. Первое учение проводилось под непосредственным руководством заместителя народного комиссара обороны т. Тухачевского. Учение имело цель выявить возможность использовать самолет Р-5 для низкого торпедометания. До сих пор для торпедометания на Балтийском театре применяются самолеты ТБ-1 на поплавках. Эти самолеты недостаточно быстроходны, недостаточно поворотливы, не обладают нужными тактическими данными. В результате опыта с самолетом Р-5 получены ценные выводы, и если бы удалось в дальнейшем перейти к самолетам более подвижным, с лучшими тактическими свойствами, как, например, Р-5 и Р-6 на поплавках, то несомненно проблема торпедометания значительно выиграла бы. Самолет ТБ-1 на данном этапе по своим качествам полностью удовлетворить не может».

Сдача Р-5Т военной приемке началась с 14 января 1935 г. Всего их изготовили 50 единиц.

Менее успешной оказалась переделка в торпедоносец поплавкового «крейсера» **КР-6а**. Это был модернизированный вариант самолета Р-6а, серийно выпускавшегося с конца 1932 г. на поплавках «типа Ж». Разработку торпедоносного варианта начали в ЦАГИ в 1933 г. К февралю 1934 г. там составили проект с торпедодержателем ТН-18, а к августу переделали выделенную ВВС машину. Переделки сводились к монтажу «торпедной площадки» (моста) и установке торпедного прицела. Самолет мог нести торпеды типа ТАВ-15 и ТАН-12. Подвеска первой ничем не отличалась от применявшейся на ТБ-3, а для второй создали мост с переменным углом установки торпеды, называвшийся также «ОТБ с хвостовиком». У него задний замок срабатывал с задержкой относительно переднего. Наклон торпеды при отделении постепенно увеличивался. Это позволило несколько увеличить максимально допустимую скорость сбрасывания — до 200 км/ч. Собственно говоря, без этого вообще бы не удалось сделать из КР-6а торпедоносец — скорость сваливания у него равнялась 157 км/ч, т.е. при подвеске старого образца он

потерял бы устойчивость раньше, чем получил бы возможность сбросить торпеду без опасности ее выхода из строя.

Большая часть из примерно 100 выпущенных КР-6а поступила в морские разведывательные эскадрильи. В минно-торпедную авиацию попало менее двух десятков машин. Специально торпедоносцы, иногда именовавшиеся КР-6а-Т, не строились. Торпедные мосты и прицелы устанавливались непосредственно в авиачастях. Но популярностью у экипажей эти самолеты не пользовались. Их считали сложными в пилотировании и недостаточными прочными. По маневренности они ненамного превосходили ТБ-1а. По сравнению с Р-5Т «крейсер» с торпедой обладал примерно вдвое большей дальностью, но из-за габаритов представлял собой значительно большую цель. По расчетам специалистов, он при атаке находился бы под обстрелом зенитчиков корабля в 1,5—2 раза дольше, чем Р-5Т.

С 1932 г. в Остехбюро начались эксперименты с оснащением торпедной подвеской четырехмоторным бомбардировщиком **ТБ-3**. Он должен был нести под фюзеляжем универсальный мост, на котором могли подвешиваться все имевшиеся и разрабатывавшиеся в то время авиационные мины и торпеды. Самолет мог нести одновременно две торпеды типов ТАН-12, ТАВ-12 и ТАВ-15 (причем возможна была одновременная подвеска двух разных торпед) или одну ТАВ-27. На том же мосте могли подвешиваться авиационные мины МАВ-1 (две штуки, друг за другом) или МАВ-2.

Опытный образец «универсального двойного моста ОТБ» был изготовлен еще в январе 1932 г., но Остехбюро не располагало самолетом для его установки. ТБ-3 являлись большим дефицитом, их не хватало для укомплектования бригад. Только в конце 1933 г. для испытаний выделили одну машину с моторами М-17. Самолет получил также специальный прицел СП-123 (впоследствии принятый на вооружение как ПВТБ-1). Сброс торпеды осуществлялся механическим сбрасывателем ОТБ.

В феврале 1934 г. Кировский завод в Ленинграде изготовил два первых серийных моста под обозначением ОТ-3. В октябре 1934 г. УВВС ставило вопрос об оснащении минно-торпедной подвеской всех выходящих с завода ТБ-3 с моторами М-34Р, но дирекция отказалась, ссылаясь на то, что эталон уже утвержден. Всего выпустили около трех десятков мостов, из которых реально использовали только половину.

Торпедное вооружение предусматривалось и на двух больших летающих лодках конструкции ЦАГИ — **МК-1** (АНТ-22) и **МТБ-1** (АНТ-27бис). Первая, «морской крейсер», являлась цельнометаллическим шестимоторным катамараном. 11 человек экипажа, шесть пулеметов и две пушки. Снаружи между лодками на балочных держателях можно было нести четыре торпеды весом до 1200 кг каждая или четыре же мины МАВ-1. Этот самолет испытывался в 1934—1936 гг., но в серию не запускался: для второй половины 30-х годов он был уже слишком тихоходен. МТБ-1 отличался меньшими размерами, имел более традиционную компоновку и всего три мотора. Его собирались вооружить двумя торпедами. Таких машин построили всего пять. На вооружении



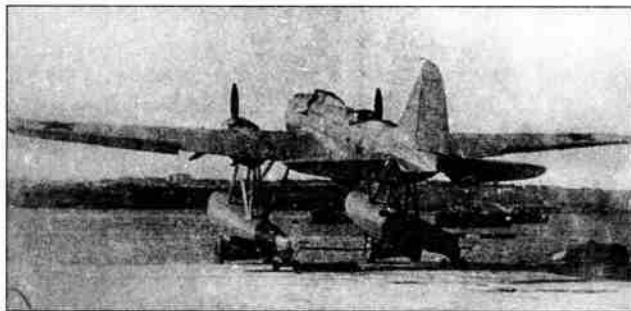
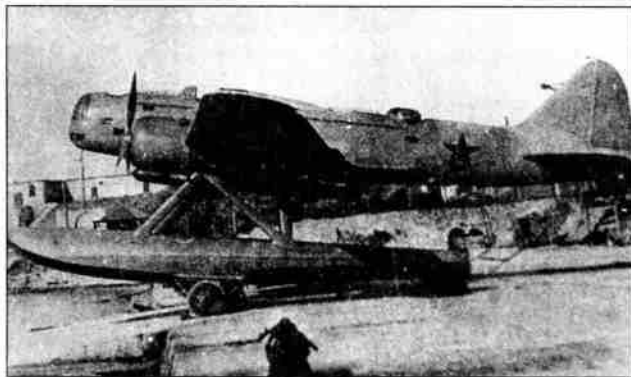
Спуск на воду серийного Р-6а на авиазаводе в Таганроге

они состояли недолго, и никаких сведений о том, вешали ли под них на самом деле торпеды, нет.

Торпедоносец **Т-1**, создававшийся в ЦАГИ под руководством В.М. Мясничева, являлся развитием «легкого крейсера» ЛК-4. По очертаниям самолет сильно напоминал СБ, но был больше и оснащался более мощными двигателями М-34ФРН. На внутренней подвеске он мог нести торпеды ТАН-12, ТАВ-12А или ТАВ-15А, а также мины МАВ-1 и МАВ-5 (последняя только проектировалась). Снаружи под фюзеляжем могла размещаться и ТАВ-27. Опытный образец Т-1 разбился в июле 1936 г. Работы приостановили. Второй экземпляр, на котором предусмотрели внутреннюю подвеску торпеды в наклонном положении (из-за чего пришлось выпятить пузырем створки бомбоотсека), в воздух так и не поднимался.

И, наконец, рассказывая о советских торпедоносцах 30-х годов, нельзя не упомянуть об оригинальном проекте ленинградских конструкторов Н.Г. Михельсона и А.И. Морщицина. В 1936 г., развивая идею «самолета-звена», выдвинутую В.С. Вахмистровым, они предложили подвешивать под крыльями ТБ-3 пару маленьких торпедоносцев **МП**. Последний представлял собой летающую лодку с мотором «Испано-Сюиза». Торпеду лодка несла в полубранном положении под днищем. После выполнения атаки МП должен был самостоятельно возвращаться на базу. Поскольку ось винта располагалась очень близко к воде, то при посадке весь двигатель поворачивался, приподнимая винт вверх. В 1938 г. МП построили, но на испытания его вывести не riskнули.

Несмотря на большое количество сконструированных в конце 20-х — середине 30-х годов серийных и опытных торпедоносцев, к концу 30-х материальная часть МТА находилась в неудовлетворительном состоянии. Так, командующий ВВС КБФ А.И. Ильин в январе 1938 г. докладывал заместителю Наркома ВМФ П.И. Смирнову: «Абсолютное отсутствие боевых самолетов в скоростной бомбардировочной, торпедоносной и штурмовой авиации КБФ в дальнейшем становится нетерпимым и является необходимым в кратчайший срок вооружить части ВВС КБФ новыми боевыми самолетами».



ДБ-3ПТ на испытаниях весной—летом 1938 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)

Выход, как это было и раньше, нашли в переоборудовании в торпедоносец сухопутной машины — принятого на вооружение ВВС РККА в августе 1936 г. дальнего бомбардировщика **ДБ-3** конструкции С.В. Ильюшина. В ОКБ параллельно прорабатывались варианты поплавковой и колесной машин.

Основой для поплавкового ДБ-3ПТ стал ДБ-3А с моторами М-86. Поплавковый вариант отличался от сухопутного усиленным набором крыла. Конструкторы упрочнили лонжероны и нервюры, стыковочные узлы у разъемов. Это было связано с повышенными нагрузками при посадке и взлете, при волнении моря. В список оборудования вошли якоря (донный и плавучий), якорная лебедка. Для самолета выбрали английские цельнометаллические поплавки фирмы «Шорт», близкие к послужившим прототипом отечественным поплавкам «типа Ж». Поплавки соединялись с самолетом фермой из стальных труб, закрытых дюралевыми обтекателями. Военные торопили с выпуском нового самолета — уже на 1938 г. планировали серийное производство 50 ДБ-3ПТ. На эту машину хотели пересадить все дальнеразведывательные и минно-торпедные эскадрильи.

Опытный ДБ-3ПТ построили к весне 1938 г. Заводские испытания он проходил на Рыбинском водохранилище. Летал на нем, как и на всех предыдущих ДБ-3, В.К. Коккинаки. Скорость по сравнению с колесным бомбардировщиком упала почти на 60 км/ч, но по-прежнему превосходила показатели летающих лодок. Самолет передали на государственные испытания в НИИ ВВС ВМФ в Севастополе. Там на нем летал И.Б. Сухомлин. Он высоко оценил новую машину: «Самолет хорош как торпедоносец и морской скоростной бомбардировщик. Он вполне соответствует этим назначениям». Летные данные удовлетворяли поставленным требованиям, по пилотированию самолет был вполне доступен летчикам средней квалификации, освоившим КР-6а. ДБ-3ПТ по результатам испытаний рекомендовали принять на вооружение.

Серийное производство поплавковых машин собирались развернуть в Комсомольске-на-Амуре (завод № 126). Ильюшинскими гидропланами должны были быть оснащены четыре разведывательные и торпедоносные эскадрильи на Балтике, шесть эскадрилий и один отряд на Черном море, три эскадрильи на Тихом океане.

Но в 1938 г. ни одного ДБ-3ПТ, кроме опытного, не построили. План перенесли на 1939-й, но результат был тот же самый. Видимо, заводу № 126 с таким трудом давалась даже основная, сухопутная модель, что за поплавковый вариант он даже не брался.

Последний раз вопрос о серии ДБ-3ПТ ставился в конце 1939 г. К этому времени колесные торпедоносцы ДБ-3Т уже выпускались в достаточно больших количествах и продемонстрировали, что могут действовать не менее эффективно, чем поплавковые. Эксплуатация же их была значительно проще. Поэтому речь шла о включении в план 1940 г. всего тридцати ДБ-3ПТ.

В 1940 г. ОКБ-39 предложило уже усовершенствованный вариант гидроплана. Поплавки «Шорт» сменили на поплавки ЦАГИ, увеличенного объема и с несколько иными обводами. Изменили крепление съемного трапа и буксировочной тележки. Испытания проводились в Севастополе в июне 1940 г. по сокращенной программе. Взлет и посадка на волну высотой 0,2—0,5 м оказались мягче, чем со старыми поплавками.

Но это уже не оказало никакого влияния на судьбу самолета. От серийного производства ДБ-3ПТ отказались. В качестве дальних разведчиков могли быть использованы новые летающие лодки ГСТ и МДР-6, а место торпедоносца прочно занял ДБ-3Т.

Единственный построенный экземпляр ДБ-3ПТ остался в НИИ ВВС ВМФ и использовался для различных экспериментов. В июле 1941 г. он еще был там. Дальнейшая его судьба неизвестна.

Параллельно с созданием поплавкового торпедоносца ОКБ-39 занимались и торпедоносной модификацией обычного, колесного ДБ-3. Она гораздо меньше отличалась от бомбардировщика — фактически только торпедной подвеской и специальным

прицелом, а потому и времени на ее доводку ушло гораздо меньше.

В марте 1937 г. УВВС распорядилось выделить в сентябре один ДБ-3 для Остехбюро. Там самолет должны были оснастить мостом для подвески высотной авиаторпеды. Из-за медленного освоения производства опытный образец ДБ-3Т появился лишь в начале 1938 г. Он мог нести торпеды 45-36АН и 45-36АВА (обе они еще не были приняты на вооружение) или одну мину МАВ-1. Груз во всех случаях располагался открыто под фюзеляжем, поэтому по скорости торпедоносец несколько уступал бомбардировщику.

Поскольку скорость и высота полета у ДБ-3 были значительно больше, чем у ТБ-1 или Р-5Т, а подвеска торпед и мин была наружной, возрастала и вероятность замерзания в воздухе масла в механизмах. Оптимальным являлось бы размещение груза в бомбоотсеке, но он был слишком короток даже для 45-36АН, а для модели АВА с ее парашютом — тем более. В качестве альтернативы в 1938 г. предложили вариант ДБ-3Т с подфюзеляжным отсеком — контейнером для торпеды. Он обогревался теплым воздухом, нагревавшимся от выхлопных газов. Торпедой стало тепло, но зато летные данные машины серьезно ухудшились. Контейнер создавал добавочное сопротивление, вес его тоже был значительным. Кроме того, габариты контейнера не вмещали единственную тогда советскую авиамину МАВ-1. В серии это новшество не привилось.

Колесную модификацию торпедоносца запустили в серию очень быстро. Уже в июне 1938 г. завод №39 должен был выпустить первые 10 ДБ-3Т. Всего за год требовали собрать 85 торпедоносцев.

Серийные ДБ-3Т базировались на ДБ-3А с моторами М-86. В срок завод не уложился, но в июле уже предъявил на приемку 18 торпедоносцев. В том же месяце началась их перегонка на Тихоокеанский флот. Первым осваивать ДБ-3Т предстояло 4-му мтап. Туда отправили 12 первых торпедоносцев Ильюшина. К 1 октября сдали 22 ДБ-3Т, к 1 ноября — уже 50.

В 1939 г. на поток поставили уже машины с двигателями М-87 по типу ДБ-3Б. Их заказали гораздо больше — 165 штук. С начала 1940 г. завод № 39 перешел на выпуск торпедоносцев на основе модификации ДБ-3Ф (ДБ-3М). В 1940 г. задание по выпуску ДБ-3Т дали заводу № 126. Там их начали делать с мая 1940 г., задержавшись против плана примерно на три месяца. Торпедоносцы из Комсомольска основывались на местной разновидности ДБ-3Б и входили в 29—33-ю серии, сдававшиеся в июне—сентябре. Они имели новую торпедную балку Т-18. Самолеты из Комсомольска поступали только на Тихоокеанский флот. С 1941 г. завод № 126 тоже начал осваивать ДБ-3Ф и, соответственно, вариант торпедоносца на его базе. Торпедоносные варианты ДБ-3Ф строились в Комсомольске до осени 1945 г. Осуществлялась также переделка в торпедоносцы бомбардировщиков, как новых, так и уже послуживших в ВВС. Такие работы вели на ряде мелких заводов, а также в авиамастерских и непосредственно в войсковых частях.

Начавшая поступать от промышленности весной 1940 г. модификация ДБ-3Ф заметно отличалась от ДБ-3Б удлиненной и заостренной носовой частью. Этим отличия не исчерпывались. Старые хвостовые огневые точки СУ и ЛУ заменили на более совершенные турели МВ-3 и МВ-2, правда, в них по-прежнему стояли пулеметы ШКАС калибром 7,62 мм. Если раньше их обслуживал один член экипажа — стрелок-радист, то теперь для нижней установки ввели дополнительного члена экипажа — воздушного стрелка. Упростили систему подачи топлива, сократили число топливных баков, а крыльевые баки из несущих сделали внутренними мягкими с протектированием и системой заполнения инертным газом. Изменили конструкцию шасси, но с «торпедоносной» точки зрения самолет остался прежним — его минно-торпедное вооружение ни в чем не изменилось. Именно машины данной модификации образовали основу парка минно-торпедной авиации к началу Великой Отечественной войны.



Опытный ДБ-3Т с моторами М-86 на испытаниях
(фото из архива Г.Ф. Петрова)

В годы войны ДБ-3Ф (в марте 1942 г. его обозначение сменили на Ил-4) продолжал совершенствоваться. В первую очередь усилили оборонительное вооружение. Поначалу в полках появились кустарные установки крупнокалиберного пулемета УБТ в турели МВ-3. С весны 42-го вместо верхней турели МВ-3 стали ставить башню УТК-1 с крупнокалиберным пулеметом УБТ и запасом в 200 патронов к нему. УТК-1 являлась переделкой той же МВ-3, осуществленной под руководством инженера Шебанова. Нижняя установка осталась с пулеметом ШКАС, хотя на некоторых машинах кустарным способом ее переделывали под тот же пулемет УБТ. ОКБ Ильюшина упорно противилось внедрению данного пулемета на нижней огневой точке на серийных машинах, опасаясь, что это сдвинет центровку назад (новая установка была на 70 кг тяжелее МВ-2) и еще больше ухудшит и без того не очень хорошие пилотажные качества Ил-4.

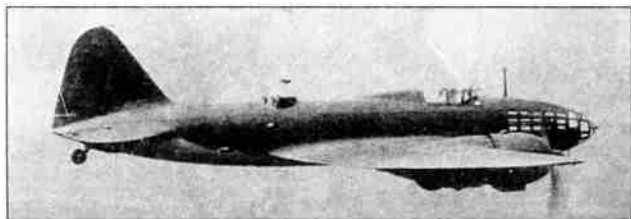
О них следует сказать особо. Пилотирование Ил-4 требовало от пилота постоянного внимания. Недостаточная продольная устойчивость, ухудшившаяся на модификации ДБ-3Ф и продолжавшая ухудшаться после перехода к экипажу из четырех человек и установки дополнительного оборудования, не давала летчику ни минуты покоя.

В подтверждение можно привести мнение пилота авиации дальнего действия дважды Героя Советского Союза А.И. Молодченко: «По своей природе Ил-4 неустойчив, каждую секунду норовит завалиться в крен, уйти с курса, забрать или опустить нос. Нужно беспрерывно крутить штурвал, чтобы самолет летел в заданном режиме». Ему вторит маршал авиации В.В. Решетников: «Управление нельзя было бросить ни на секунду: при самой идеальной нейтральной регулировке руля высоты машина с брошенным управлением без раздумий, совершенно произвольно лезла вверх или, если ей так вздумается, заваливалась с ускорением вниз. Она нахально «висела» на руках и в длительных многочасовых полетах выматывала пилотов изрядно. Грешна была этим, матушка». Автопилоты стояли только на единичных машинах, причем в «болтанку» их предписывали отключать. Иногда на помощь пилоту подключался штурман, вставлявший в гнездо съемную ручку управления и дававший командиру немного отдохнуть.

Все это в полной мере проявилось и в дальних крейсерских полетах торпедоносцев на «свободную охоту», поэтому результаты торпедометаний «охотников» следует обязательно увязывать с усталостью пилота, утомленного многочасовым пилотированием.

Чрезвычайно утомительным являлся полет при отказе одного мотора. Парируя тенденцию к развороту, летчик постоянно был вынужден давить на педаль, поскольку триммер не компенсировал полностью асимметрию тяги. Тенденция к развороту сильно проявлялась и на взлете, что стало причиной не одного десятка аварий и катастроф. Положение несколько улучшилось начиная с весны 1943 г., когда в серию пошла модификация Ил-4 с крылом со «стрелкой», изменившей ситуацию с центровкой самолета.

Тем не менее главным недостатком Ил-4-торпедоносца, безусловно, являлись недостаточная маневренность и живучесть. Самолеты сильно страдали и от попаданий пуль и малокалиберных снарядов, от осколков дистанционных гранат. Энергично маневрировать на боевом курсе он не мог, не мог он и подавить



ДБ-3Ф ранней модификации

зенитный огонь атакуемого корабля посредством одного ШКА-Са. Не случайно в ходе войны большинство минно-торпедных полков действующих флотов перевооружились на американские самолеты А-20 «Бостон», а на Ил-4 продолжал воевать только 2-й (5-й гвардейский) мтап ВВС ЧФ и по одной эскадрилье в 1-м гмтап ВВС КБФ и 9-м гмтап ВВС СФ, причем последние использовались в последние месяцы войны исключительно в роли постановщиков мин. Последние же групповые атаки низких торпедоносцев Ил-4 на конвой противника относились к весне 1944 г.

Поступление новых Ил-4 в годы войны не покрывало их боевой убыли. Если к началу войны МТА располагала 217 ДБ-3Б и ДБ-3Ф, то на 1.5.1945 — всего 167 (31 на СФ, 32 на ЧФ, 11 на КБФ и 93 на ТОФ), и это при том, что почти 50 машин были переданы из дальней авиации в самые последние месяцы войны. По флотам картина поступлений складывалась следующим образом.

Так, 1-й мтап ВВС КБФ получил в июне—августе 1941 г. три, а в апреле — мае 1942 г. 16 машин. В то же время потери только за первые шесть месяцев войны составили 75 самолетов. От расформирования полк спасло лишь то, что в конце июля 41-го он получил 26 ДБ-3 из 57-го бап. Следующего поступления пришлось ждать до марта 1943 г. (пять Ил-4), затем в ноябре еще три заезженных машины поступили из 1-го зап. Только под занавес своей карьеры в качестве торпедоносцев Ил-4 стали поступать в достаточных количествах: 12 в течение первой половины 1944 г., по семь в течение второй половины 44-го и первых месяцев 45-го. Следует подчеркнуть, что все машины, полученные в конце 1944 г. — начале 1945 г. ранее эксплуатировались в АДД. Не случайно последний ДБ-3Т списали из полка только в апреле 1944 г., и не куда-нибудь, а сразу в Музей обороны Ленинграда! В итоговом отчете ВВС КБФ указывалось, что в течение войны они получили 33 Ил-4 от промышленности (19 в 1-й год войны, 4 — во 2-й, 10 — в 3-й), 15 от ВВС Красной Армии (все в 4-й год), 7 от ВМАУ и два, восстановленных авиамастерскими.

Число машин, полученных ВВС ЧФ, оказалось несколько большим. В октябре 1941 г. 2-й мтап получил сразу 24 ДБ-3Ф с завода в Комсомольске-на-Амуре, которые перегнали суда летчики ВВС ТОФ. С июня 42-го на театре начал действовать свежесформированный 36-й мтап, располагавший 20 Ил-4. В конце октября он передал оставшиеся в его составе 11 Ил-4 в 5-й гмтап (бывший 2-й мтап) и убыл в тыл для перевооружения на «Бостоны». В течение 1943 г. 5-й гмтап получил 44 Ил-4, в 1944 г. (за три первых квартала) — еще 21. Все это позволило к моменту окончания боевых действий на театре иметь в составе полка 25 Ил-4.

Минно-торпедная авиация Северного флота родилась из зена ДБ-3Ф капитана И.Я. Гарбуза, перелетевшего с Балтики в сентябре 41-го. В марте 42-го к ним добавилось шесть Ил-4 из состава 4-го мтап ВВС ТОФ, а в июле и сентябре — еще 20 Ил-4 в составе свежесформированного 35-го мтап. Промышленных поставок пришлось дожидаться до октября—ноября 1943 г., когда североморский 9-й гмтап получил сразу 12 Ил-4. За ними последовали 15 самолетов в течение первой половины и три в течение III квартала 44-го, причем часть из них пошла на комплектование смешанных авиаполков ВВС Беломорской флотилии, отвечавших за обеспечение коммуникаций в Арктике. Самая же большая партия Ил-4 была получена в ноябре 1944 г. — ровно через месяц после окончания активных боевых

действий на театре. Она составила 50 (!!!) машин. Все они уже успели послужить в 36-й дивизии АДД. Поэтому не случайно, что из 31 Ил-4, числившегося в 9-м гмтап на 1.1.1945. к 1 августа осталось только 18 — остальные были списаны. Интересно отметить, что в то время, как на Северном флоте Ил-4 списывали пачками, на Тихоокеанском флоте большинство минно-торпедных полков все еще летало на ДБ-3Т выпуска 1939—1940 гг. К началу войны с Японией в трех полках МТА ТОФ числилось 25 Ил-4 и 68 ДБ-3Т. перевооружить полки на «новую» (к 1945 г. это слово можно было применять только с очень большой долей условности) модификацию ильюшинской машины не удалось, поскольку практически весь объем скромных поступлений от авиапромышленности приходилось отправлять в «западные» флоты. Туда же в течение 1941—1942 гг. улетели 11 Ил-4, уже было полученных 4-м мтап.

Все это однозначно свидетельствует, что минно-торпедная авиация обеспечивалась поставками самолетов по остаточному методу. Тот факт, что в ходе войны, особенно в конце 1941 г. — начале 1942 г., наблюдался общий спад производства военной продукции из-за необходимости эвакуировать заводы на Восток, не объясняет этого явления. Фактически объем этих поставок в ходе войны даже сокращался. Так, в течение 1942 г. авиационная промышленность произвела 858 Ил-4, из которых только 59 (6,8%) поступили в морскую авиацию, в 1943 г. эти цифры составили 1568 и около 70 (4,5%) соответственно.

1.2.2. 1941—1945 гг.

С началом Великой Отечественной войны отечественная авиационная промышленность словно забыла, что на флоте существует минно-торпедная авиация. Впрочем, такое отношение к себе испытывал весь Военно-Морской Флот, что еще раз подтвердило расхожую мысль, что флот в России всегда был лишь игрушкой в руках царей или диктаторов, которую в тяжелую минуту можно было забросить в дальний угол и забыть. При том, что морская авиация в 1941 г. львиную долю своих вылетов совершала на сухопутном направлении, отпуск новых самолетов ей осуществлялся в час по чайной ложке. Полностью прекратились какие-либо изыскательские работы в области новых самолетов-торпедоносцев. Так, предполагавшийся торпедоносца вариант дальнего бомбардировщика Ер-2 так и не был построен. В августе 1943 г. состоялись первые полеты перспективного бомбардировщика Ил-6, который изначально предусматривался и к использованию в качестве торпедоносца с наружной подвеской двух торпед 45-36АН или АВА. Этот самолет сгубили дизельные двигатели АЧ-30БФ, которые имели слишком сложный запуск и плохую приемистость. До испытаний торпедоносца варианта так и не дошли, а в начале 1944 г. все работы по самолету свернули.

В конце 1943 г. строевые полки бомбардировочной авиации ВВС РККА стали получать новые фронтальные бомбардировщики Ту-2С-2АШ-82ФН, или просто Ту-2, но прошел еще год, прежде чем руководство ВВС и Наркомата авиапромышленности сочли возможным выделить часть этих машин авиации ВМФ.

Начиная с 1944 г. ОКБ Туполева, разрабатывая новые модификации своего детища, постоянно учитывало возможность размещения на самолетах минно-торпедного вооружения и соответствующего оборудования. В июне 1944 г. ОКБ разработало эскизный проект Ту-2 2АШ-82 ФН в варианте самолета-торпедоносца Ту-2Т. В конце 1944 г. один из серийных Ту-2 № 9/14 выпуска завода №23 был переоборудован под торпедное вооружение разработки ОКБ, которое состояло из:

- двух бортовых торпедодержателей типа ТД-44, с замками Дер 4-44-У;
- передних и задних вертикальных упоров;
- механизмов сбрасывания торпед;
- прицела торпедометания ПТН-5;
- лебедки БЛ-4 с тросами для подъема торпед.

С 13 февраля по 5 апреля 1945 г. первый Ту-2Т прошел испытания с одной и двумя торпедами в варианте низкого торпедоносца. На испытаниях самолет показал следующие данные с 1 торпедой (с 2 торпедами):

- взлетная масса, кг — 11 423 (12 389);
- максимальная скорость, км/ч: у земли — 466 (455); на высоте 1000 м — 482 (471), 2000 м — 498 (488), 2400 м — 505 (493), 3000 м — 489 (475);
- дальность полета при взлетной массе 12 400 кг — 2075 км*;
- разбег, м — 540 (605);
- пробег, м — 580 (660).

В заключении по испытаниям первого Ту-2Т говорилось:

«1. Самолет Ту-2 с моторами АШ-82ФН в варианте низкого торпедоносца и подвешенными одной и двумя торпедами испытания выдержал.

2. Рекомендовать самолет Ту-2 с моторами АШ-82ФН принять на вооружение Военно-Воздушных Сил ВМФ для целей низкого торпедометания».

Эти рекомендации оказались услышанными, и приказом НК ВМФ №0252 от 15.5.1945 Ту-2Т был принят на вооружение. Увы, Великая Отечественная война закончилась неделей раньше, а в советско-японской Ту-2 в морской авиации приняли участие только в роли самолетов-разведчиков. Таким образом, минно-торпедная авиация ВМФ стала единственным родом отечественной сухопутной и морской авиации, который в течение всей Великой Отечественной не получил от родного авиапрома ни одного нового типа самолета**.

Зато с конца 1942 г. минно-торпедная авиация начала получать импортные самолеты. Первым их представителем стал британский торпедоносец Хэндли-Пейдж «Хэмпден» ТВ I (история их появления в составе ВВС Северного флота изложена в соответствующей главе). 23.10.1942 20 машин данного типа союзники передали в дар ВВС СФ вместе с оборудованием и боеприпасами. «Хэмпден» представляли собой переделку дневного дальнего бомбардировщика под полускрытую подвеску одной британской авиаторпеды Mk XII калибра 450 мм. В процессе подготовки к боевому применению английские торпедоносцы подвергли модернизации. Нехватка штатных торпед Mk XII вынудила приспособить машину к подвеске советских 45-36 АН. Обороноспособность «Хэмпдена» повысили установкой турели УТК-1 с пулеметом УБ вместо спарки «Виккерсов» калибра 7,69 мм, а живучесть — введением наддува бензобаков охлажденными выхлопными газами.

Английский торпедоносец проигрывал отечественному Ил-4 практически по всем характеристикам. Он уступал на 40 км/час в скорости, имел вдвое меньший радиус действия, но самое главное — обладал плохой маневренностью. Напротив, «Хэмпден» оказался очень строг в пилотировании, он не прощал летчику ни малейшей ошибки. На самолете нельзя было делать резких движений педалями на разворотах, входить в разворот с большим креном. За невыполнение этих строгих требований ряд летчиков поплатились своими жизнями. Некоторые из них, зная о невысоких летных характеристиках и капризном характере «Хэмпденов», откровенно отказывались летать на новой машине. Один из вете-



Торпедоносец 62Т (Ту-2Т) на испытаниях зимой 1944/45 г.



Торпедоносец Ту-2Т 1-го гмтап ВВС КБФ, 1948 г. (фото из архива О.А. Белайчука)

ранов Североморской МТА гвардии ст. лейтенант Балашов прямо заявил командованию, что он лучше пойдет в пехоту, чем сядет в кабину английского торпедоносца. В конечном итоге командованию удалось переломить эти настроения и заставить летчиков летать на том, что есть. Впрочем, этот период продолжался недолго — последние «Хэмпден» были потеряны уже в июле 1943 г. и больше в нашу страну не поставлялись.

Зато с марта 1943 г. в морскую авиацию начали поступать американские самолеты «Дуглас» А-20 (у нас за ним прочно закрепилось данное англичанами наименование «Бостон») различных модификаций.

Историю появления этого этапного для отечественной минно-торпедной авиации самолета следует начать с декабря 1942 г. — января 1943 г., когда на судах конвоев «JW-51А» и «JW-51В» в Мурманск прибыло 37 А-20 модификации В. Еще 6 машин было доставлено 27 января вместе с караваном «JW-52». Впервые с начала поставок этих самолетов в нашу страну весной 1942 г. часть машин была выделена ВВС ВМФ — 11 для Северного флота и 8 для Балтийского. Основным назначением американского легкого бомбардировщика должны были стать дальняя разведка, торпедометание и минные постановки. В соответствии с этим и произошло распределение самолетов по полкам. В феврале восемь из них были выделены в 1-й гмтап ВВС КБФ, 14 — в 24-й мтап и 118-й орап ВВС СФ. Первое впечатление от самолетов прекрасно изложил в своих мемуарах балтийский летчик А.В. Пресняков, вылетавший на Север для сборки и перегонки первой партии машин. В своей записи от 1.3.1943 он указал:

«Теперь мы по-настоящему облетали «Бостоны». Машин нам нравятся. Они легки в управлении, свободно выполняют любой маневр, развивают максимальную скорость до пятисот километров в час. Однако без серьезных заводских переделок мы применить их не можем. В бомболюки нельзя подвесить наши торпеды, мины и бомбы крупных калибров. Маловата и емкость бензиновых баков. Запасы горючего не обеспечивают необходимую дальность полета. Изучив их летные и боевые характеристики, командование решило передать новые самолеты в разведывательный полк». И действительно, 30 апреля все семь машин (одна неисправная осталась в Мурманске) достались 15-м орап ВВС КБФ. На Севере, в 24-м мтап, где к тому времени

* В приказе НК ВМФ о принятии на вооружение указывались следующие дальности полета: 2000 км с одной торпедой, 1800 — с двумя, с дополнительным 900-литровым топливным баком 2750 и 2550 км соответственно.

** Отдельно хотелось бы высказаться по поводу имеющей в последнее время широкое хождение версии о якобы существовавшей торпедоносной модификации штурмовика Ил-2. Информация об этой машине была ошибочно помещена в 1-е издание книги В.Б. Шаврова «История конструкций самолетов в СССР 1938—1950 гг.» и ни в одном последующем издании данного труда не повторялась. Воспоминания летчиков, якобы летавших на торпедоносцах Ил-2, в частности в составе 23-го ошап ВВС ЧФ в начале 1944 г., совершенно не подтверждаются хранящимися в архивах отчетами и журналами боевых действий полка, отчетами о применении минно-торпедного оружия Черноморским флотом. Да и могли ли относительно небольшой одномоторный самолет с максимальной грузоподъемностью в 600 кг поднимать 940-кг торпеду 45-36АН?

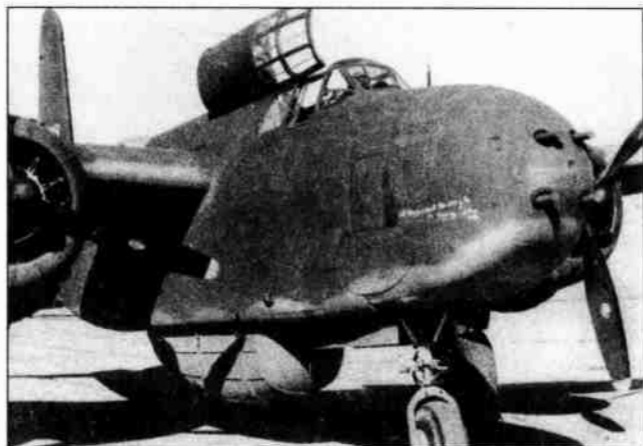


А-20 модификаций С и G. Хорошо заметно различие в носовой части самолета — на модификации G в закрытой носовой части установлено шесть 12,7-мм пулеметов

оставалась всего одна эскадрилья на Ил-4 и одна на «Хэмпден», с передачей спешить не стали, решив использовать самолеты в качестве горизонтальных бомбардировщиков.

И все-таки катастрофическое положение с поставками Ил-4 от авиапромышленности заставило рассмотреть вопрос об использовании А-20 в минно-торпедной авиации повторно. Испытания решили проводить на базе 2-й эскадрильи теперь уже 9-го гмтап ВВС СФ. Между 4 и 11 июня 1943 г. самолеты были оснащены торпедодержателями (один самолет мог нести на внешних узлах до двух торпед) и прицелами ПТН-5, после чего сразу же начались испытания и интенсивная подготовка к боевому применению. На испытаниях, кроме принципиальной возможности использовать «Бостон» в качестве торпедоносца, изучался вопрос максимальной скорости, на которой самолет может сбрасывать торпеду так, чтобы после удара о воду она сохраняла штатные характеристики. Учебные атаки осуществлялись на скоростях до 170–180 узлов (315–334 км/ч). Первые из них окончились полным провалом — торпеды камнем шли на дно. Обнаруженные долозаны на полигоне изделия были подняты на поверхность. Сразу же выяснилось, что почти все они имели те или иные изначальные дефекты или были поданы со склада в некомплектном виде. Достаточно сказать, что латунный створ на одной из них был заменен расклепаным и примерно схожим по внешнему виду гвоздем. А ведь эти практические торпеды делались из обычных боевых торпед путем замены боевого зарядного отделения! Все это привело к крупному расследованию в деятельности минно-торпедной службы СФ с соответствующими оргвыводами. В конечном итоге испытания завершились успехом, но верхней границей скорости установили 270–280 км/ч — при больших торпеды могли деформироваться при ударе о воду. Одновременно испытания показали, что на скорости 270–280 км/ч американские самолеты ведут себя в воздухе неустойчиво и требуют повышения скорости торпедометания как минимум до 290–300 км/ч. Официального приказа о принятии А-20 на вооружение авиации ВМФ в качестве торпедоносцев не было, но 24.6.1943 приказом НК ВМФ №0481 группа, «принимавшая участие в испытаниях самолета «Бостон» ДБ-7С (так называлась одна из экспортных модификаций А-20. — Прим. М.М.) с отечественным минно-торпедным вооружением» награждалась денежными премиями.

Одновременно специалисты ВВС пришли к выводу, что машине нуждается и в других изменениях. Торпедоносцы получили дополнительные бензобаки в фюзеляже (использовались баки, снятые со списанных самолетов разных типов — МБР-2, ТБ-3, «Хэмпден», но чаще всего от Пе-2). С дополнительными баками радиус действия А-20 примерно соответствовал возможностям Ил-4, в то же время «американец» существенно превосходил его по скорости и маневренности. На модификациях ДВ-7В, ДВ-7С, А-20С также, как правило, модифицировалось вооружение с заменой пулеметов калибра 7,62 мм на крупнокалибер-



ные, установкой турелей МВ-3 и УТК-1 вместо задней шкворневой установки, люковой установки от Пе-2 с пулеметом УБТ для нижней установки, а также полной заменой бомбодержателей и электросбрасывателей. Боевое крещение «Бостонов»-торпедоносцев состоялось на Севере 17.7.1943, на Черном море — 11.9.1943 и на Балтике — 29.9.1943.

Практически одновременно с испытаниями торпедоносного варианта А-20В в СССР начали поступать машины принципиально новой модификации — А-20G (у нас ее было принято писать как А-20Ж), которые уже к началу 1944 г. практически полностью заменили собой все машины предыдущих типов. По замыслу создателей новый самолет являлся уже не легким бомбардировщиком, а штурмовиком, что технически выражалось в отсутствии штурмана и застекленной кабины в носу, где он ранее находился. Ее место заняла батарея из четырех 20-мм пушек и двух 12,7-мм пулеметов (на серии G-5 и всех последующих — шесть крупнокалиберных пулеметов). Естественно, это не соответствовало отечественной концепции классического самолета-торпедоносца, в которой пилот отвечал только за пилотирование самолета в момент атаки, а штурман — за работу с торпедным прицелом и выработку боевого курса. Разработали проект модификации А-20ДО, в соответствии с которой закрытый нос с четырьмя пушками или пулеметами убирался, и там оборудовалась застекленная кабина штурмана. Он требовал длительной переделки в ремонтных мастерских, поэтому намного более распространенной стала другая модификация — с боевым постом штурмана за задней турелью. Для него по бортам прорезались два окна, к которым добавили еще одно уступом вверх. Над кабиной находился прозрачный люк с куполом-блистером. На рабочем месте ставили приборную доску и укороченный бомбовый прицел ОПБ-1м. Классический торпедный прицел ПТН-5К оказывался невостребованным, а в кабине летчика ставили простейший реечный прицел ВЛ-1 по типу того, что устанавливался на ранних торпедных катерах. На А-20-топмачовиках, кроме того, устанавливался прицел ПБП-1, которым можно было измерить градусное расстояние между целью и визирной сеткой прицела в горизонтальной плоскости.

Тут наши авиаторы неожиданно для себя столкнулись с проблемой влияния магнитной массы торпеды на точность показания магнитного компаса самолета. На А-20Ж компас находился в хвосте, а в кабине пилота — лишь связанный с ним индикатор курса. Указанное явление заставило перенести компас в кабину пилота, но тогда штурман потерял возможность с ним работать. В конечном итоге остановились на следующем варианте: компас устанавливался в кабине пилота, индикатор курса — в кабине штурмана. При этом сами торпеды подлежали размагничиванию, вот только эффект от этого мероприятия ограничивался всего несколькими днями.

В советский период эти ленд-лизские машины оценивались по-разному, мы же для получения правдивого результата реши-

Наличие Ил-4 и А-20 в ВВС СФ, КБФ и ЧФ на 1.3.1945

Флот	МТА	БА	РА	Авиация ПВО	УАП	ВА	Резерв ВВС флота	Всего
А-20								
СФ	37/27	-	7/4	-	4/4	4/3	2/2	54/40
КБФ	55/29	-	4/2	-	11/11	3/3	4/4	77/49
ЧФ	13/13	20/17	24/24	10/10	-	8/8	-	75/72
Итого	105/69	20/17	35/30	10/10	15/15	15/14	6/6	206/161
Ил-4								
СФ	32/30*	-	8/5	-	1/1	1/0	26/26	68/62
КБФ	9/7	-	-	-	-	1/1	9/9	19/17
ЧФ	33/24	-	-	-	-	2/2	-	35/26
Итого	74/61	-	-	-	1/1	4/3	35/35	122/105

Примечание. Следует отметить, что все 32 Ил-4 9-го гвтап ВВС СФ были закреплены за одной эскадрильей, имевшей 12 экипажей, т.е. 20 машин фактически находились в полковом резерве.

ли обратиться к документам. Так, в отчете 51-го мтап за июнь 1944 г. в разделе «Новое, замеченное при эксплуатации авиационной техники» писалось:

«Положительные качества самолета «Бостон»:

1. Большая мощь носового огня (6 пулеметов «Кальт-Браунинг»), что дает возможность при атаках подавлять зенитную артиллерию противника. Особенно эффективно использование огня носовых пулеметов при групповых атаках торпедоносцев и топмачтовиков.

2. Почти безотказная работа моторов. Имелся ряд случаев, когда самолет, будучи подбит противником, возвращался на одном моторе, причем на расстоянии до 500 км.

3. При вынужденных посадках на воду самолет держится наплаву до 5—6 минут, что дает возможность экипажу свободно обеспечить себя спасательными средствами.

Недостатки:

1. При полете в дождь или морось переднее стекло кабины летчика покрывается сплошным слоем воды, не дающим возможности видеть вперед, отсюда необходимо всему летному составу прививать навыки летать с открытыми основными щитками.

2. При использовании самолета «Бостон» [в качестве] торпедоносца-крейсера в плохих метеоусловиях и ночью необходимо переделывать носовую часть самолета и делать там кабины штурмана.

3. Недостаточная броневая защита летчика и задней кабины стрелка и штурмана».

В отчете за сентябрь добавили:

«При эксплуатации А-20-ДО с аэродромов, не оборудованных ВПП, выявилась слабость его шасси: в течение полумесяца было сломано на посадке три ноги.

Положительные качества А-20-ДО (с непеределанной кабиной):

Выявлено: большая мощь носового огня (6 пулеметов «Кальт-Браунинг»), применяемого топмачтовиками при подавлении зенитных огневых средств противника, что торпедоносцами полностью не оценивалось».

Думается, что эти строки говорят сами за себя.

Поставки самолетов А-20 в СССР осуществлялись в столь большом объеме, что полностью покрывали и потребности ВВС РККА и ВВС ВМФ. Достаточно сказать, что за время боевых действий только ВВС СФ получили 139, ВВС КБФ — 226 А-20, а вся авиация ВМФ до момента прекращения поставок по ленд-лизу — 643 самолета из почти 2800, поставленных в СССР. Эта цифра примерно в три раза превышала поставки Ил-4 морской авиации в военное время. Реальное соотношение отечественных и импортных самолетов в составе ВВС «западных» флотов на момент окончания Великой Отечественной войны можно почерпнуть из нижеприводимой таблицы. С учетом этого не покажется преувеличением заявление, что появление «Бостона» дало второе дыхание нашей минно-торпедной авиации, предоставило ей возможность действовать вплоть до конца войны, не снижая, а, наоборот, наращивая эффективность своих ударов.

Тактико-технические характеристики торпедоносцев, находившихся на вооружении МТА ВМФ в 1932—1945 гг.

Тип (год принятия на вооружение)	Габариты: размах крыльев x длина, м	Моторы: кол-во x л.с.	Взлетный вес, кг	Макс. скорость, км/ч	Потолок, м	Дальность, км	Стрелковое вооружение	Вес нормальной боевой нагрузки, кг (число торпед)
ТБ-1П (1932)	28,7x18,9	2x680	7500	186	3620	1000	6x7,62	1000 (1)
Р-5Т (1935)	15,5x10,6	1x715	3800	210	6400	400	1x7,62	930 (1)
Р-6Т (1935)	23,2x16,0	2x680	5400	234	3850	492	6x7,62	930 (1)
ДБ-3Т (1938)	21,44x14,22	2x920	7200	435	9000	3500	3x7,62	1000 (1)
ДБ-3Ф (1940)	21,44x14,76	2x950	7638	445	9000	3300	3x7,62	1000 (1)
Ил-4 (1942)	21,44x14,76	2x1100	10055	398	8300	3585	1x12,7	1000 (1)
							2x7,62	
«Хэмпден» (1942)	21,01x16,28	2x1015	10660	406*	6920	1920	1x12,7	1250 (1)
							4x7,62	
А-20В (1943)	18,69x14,4	2x1600	9475*	413*	6800	734**	4x12,7	2000 (2)
А-20G*** (1944)	18,69x14,63	2x1600	10850	506	7200	1740	8x12,7	2000 (2)
							1x7,62	
Ту-2 (1945)	18,86x13,8	2x1850	11423	505* (493**)	7750	2000* (1800**)	2x20	3000 (2)
							3x12,7	

Примечания: * С одной торпедой. ** С двумя торпедами. *** Поздних серий с непереоборудованной кабиной.

1.3. Вооружение и спецоборудование

1.3.1. Торпеды

Первые эксперименты с торпедами 45-12 и 45-15 по превращению их в авиационные начались в первые месяцы 1923 г. после доставки в Петроград двух английских торпедоносцев Хэндли-Пейдж «Хэнли». В ходе них экспериментально определили слабые места торпед различных типов. Конструкцию усиливали и вновь приступали к новой серии испытаний.

В Остехбюро работы по низкому и высотному торпедометанию вели параллельно. Для сброса с бреющего полета выбрали 18-дюймовую торпеду образца 1912 г., отличавшуюся большей прочностью, особенно в кормовой части. Путем постепенного усиления конструкции ее довели до состояния пригодности для сброса на скорости до 160 км/ч с высоты 10–20 м.

Чтобы улучшить эти характеристики пришлось разработать специальную подвеску. Эксперименты продолжили с 1926 г. на Копенском озере уже на новых самолетах ЮГ-1. Но надежность торпеды для низкого метания, названной ВВС-12, длительное время оставалась достаточно низкой.

Для высотного метания сочли наиболее выгодным приспособить тоже 18-дюймовую торпеду образца 1910/15 г. (тип «Л»). Первоначально она предназначалась для подводных лодок. Парашютная система значительно увеличивала продольный габарит, но торпеда образца 1910/15 г. была существенно короче (и легче) торпеды образца 1912 г.

Авиационный вариант, именовавшийся в документах ВВС-10/15 или просто ВВС-15, отличался от своего прототипа усиленным корпусом боевого отделения, наличием стопорных устройств, автоматически открывавшихся при ударе о воду, и парашютной системой. Последняя находилась в специальной коробке, крепившейся к хвостовой части торпеды.

Парашютная система в значительной степени была унифицирована с авиационной миной ВОМИЗА-100, создававшейся в том же ОТБ. В момент отделения от самолета открывались все предохранительные защелки. Сперва все падало как единое целое, затем набегающий воздушный поток откидывал назад козырек колпака, освобождая находившийся под ним самый маленький, стабилизирующий парашют. Через 1,5–2 с рывок от раскрытия купола приводил в действие автоматический затвор, соединявший колпак и парашютную коробку. После этого колпак отделялся вместе с маленьким парашютом. Затем выпускался следующий купол, побольше. Время опускания на нем варьировалось в зависимости от высоты сброса.

Еще в момент отделения от самолета запаливались дистанционные трубки. Назначением их было — через заданный промежуток времени поджечь пороховые заряды в замках между парашютной коробкой и торпедой. После чего под давлением пороховых газов замки автоматически открывались, и коробка, отделившись, опускалась на парашюте. Время горения дистанционных трубок подбиралось так, чтобы главные парашюты срабатывали на высоте 350–400 м. Такое устройство вынуждало пилотов жестко выдерживать высоту сброса торпеды. Если высота оказывалась больше расчетной,

то увеличивалось время спуска, а с ним и вероятность уничтожения торпеды зенитным огнем с атакуемого корабля, шансы которого уйти из зоны циркуляции торпеды тоже возрастали. Если же сброс происходил слишком низко, то парашютная система могла попросту не успеть достаточно затормозить торпеду, сильный удар которой о воду мог привести к выходу из строя ее механизмов.

Главных куполов было два. Сначала раскрывался нижний, в 15 м под которым висела на тросах торпеда. Через 10–15 с после него выпускался верхний, тоже соединенный тросом с торпедой. Разделенное по времени раскрытие парашютов позволяло ослабить рывок. Этой же цели служили амортизаторы из резинового шнура, шедшие параллельно тросам. В ненагруженном состоянии их длина составляла примерно половину длины троса, поэтому динамический удар сначала гасился вытяжением амортизаторов.

На двух парашютах торпеда в наклонном положении снижалась до самой воды. При ударе о поверхность моря бугеля, соединявшие торпеду и тросы парашютной системы, раскрывались и сдвигались с корпуса вспомогательным амортизатором. Система обеспечивала ВВС-15 вход в воду со скоростью 20–25 м/с, что примерно соответствовало свободному падению с высоты 25–30 м, предельной для торпеды образца 1910/15 г.

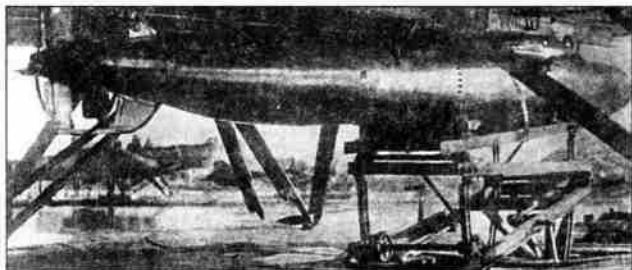
Поскольку в боевых условиях парашютная система безвозвратно терялась, то, как и у ВОМИЗы, ее выполняли из недефицитных материалов. Купола изготовлялись из парусины, короб делали из кровельного железа, его крышку — из фанеры. На учениях все это поднимали из воды, находя по специальным буйкам, прикрепленным к элементам системы.

Доработка торпеды ВВС-15 шла также медленно, как и ВВС-12. Здесь сказывалась и сложность решаемой задачи, и слабость отечественной промышленности, а также сопротивление определенной части руководства ВВС РККА. Процесс экспериментальной доводки высотной торпеды также задержался из-за того, что ЮГ-1 не мог поднять ее из-за большой длины (около 8 м вместе с коробкой). Только получение отечественного самолета ТБ-1 разрешило эту проблему.

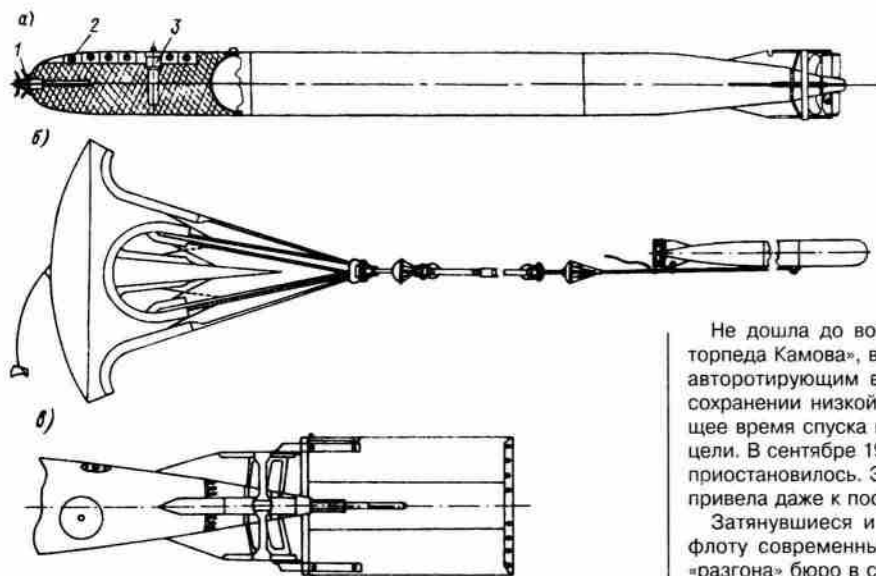
В марте 1931 г. проводилась серия испытаний ВВС-15 в Крыму, в районе Севастополя. При сбросе с высоты 1000–1200 м система работала удовлетворительно, выше — время спуска превышало расчетное. Когда попытались увеличить участок свободного падения, торпеда после приводнения работать отказывалась — слишком сильный получался удар. После внесения некоторых усовершенствований торпеду выставили на войсковые испытания. Их собирались проводить в июле, но по различным причинам сперва перенесли на август, а фактически начали лишь 19 сентября. Проводил их временно сформированный отряд 9-й авиабригады, которым командовал летчик Морозов. Состоял отряд из двух ТБ-1.

Целью являлся линкор «Парижская Коммуна». Сбрасывали так, чтобы торпеда прошла заведомо мимо корабля. Дело в том, что не имелось «мнующихся» (практических) боевых зарядных отделений. В октябре, во время маневров флота, пара ТБ-1 залпом сбросила торпеды по буксируемому щиту в 15 милях от Херсонесского маяка. Обе промахнулись. Трудно было учесть снос парашютов ветром. Но механизмы торпед отработали исправно. Всего до 14 ноября выполнили девять сбрасываний. Поскольку в первую очередь всех интересовала баллистика системы, то часто сбрасывались «болванки» — габаритно-весовые макеты без «начинки».

Пока на Черном море опробовали ВВС-15, на Балтике с 17 сентября проходили государственные испытания ВВС-12. Комиссия во главе с Л.И. Никифоровым отметила ряд недостатков. Так, смазка механизмов в полете иногда загустевала, требовали также ввести стопорные вертушки взрывателей, чтобы избежать их случайного срабатывания от рывков и ударов. После повторных испытаний в июле–августе 1932 г. (там же, на Чер-



Первая советская авиаторпеда ТАН-12, подвешенная под ТБ-1а



Торпеды 45-36АН и 45-36АВА:

- а) торпеда 45-36АН;
 б) парашютная система торпеды 45-36;
 в) стабилизатор торпеды 45-36 АН;
 1 — ударный взрыватель;
 2 — боевое зарядное отделение;
 3 — инерционный взрыватель

рядом 500 кг. Последняя могла нанести серьезные повреждения даже линкору. В НИМТИ работали и еще над одним типом радиоуправляемой торпеды — РУТ калибром 18 дюймов.

Не дошла до воплощения и оригинальная ВТК — «высотная торпеда Камова», в которой система парашютов была заменена авторотирующим винтом. По расчетам, такое устройство при сохранении низкой скорости приведения могло сократить общее время спуска и тем самым увеличить шансы на поражение цели. В сентябре 1932 г. изготовили модель ВТК, но на этом все приостановилось. Эта тема значилась в планах до 1936 г., но не привела даже к постройке опытного образца.

Затянувшиеся и безрезультатные попытки Остехбюро дать флоту современные мины и торпеды стали одной из причин «разгона» бюро в сентябре — октябре 1937 г. Только после этого в НИМТИ начались работы по переделке в авиационную корабельной торпеды 45-36Н. Она, в свою очередь, базировалась на прототипе, закупленном в Италии на известном заводе «Уайтхед» в Фиуме еще в 1932 г. Доработка заключалась в оставлении только одного скоростного режима (прототип 45-36Н был двухрежимным) и некотором укреплении хвостовой части корпуса. Первые испытания новых торпед проводились на Черном море с самолетов Р-5Т и завершились полным успехом.

Высотная парашютная торпеда 45-36АВА получилась из 45-36АН. Ее отличали наличие хвостового замка, обоймы для поворотного троса, парашюта системы Алферова, а один из двух инерционных ударников был заменен лобовым. Обе торпеды поступили на вооружение лишь в 1939 г. и сразу же были запущены в серийное производство на днепропетровском заводе №175 «Красный Двигатель». Благодаря тому что завод к тому времени уже широко освоил производство 45-36Н, авиаторпед до начала войны успели выпустить достаточно много. В заводском КБ произвели доработку парашютной системы 45-36АВА, к которой добавили еще один маленький металлический парашютик (принят на вооружение 15.2.1941). С использованием его минимальная глубина места сбрасывания уменьшилась с 35 до 25 м.

В годы войны торпеды 45-36АН и АВА показали себя вполне дееспособным оружием, но это не означало, что к ним вовсе не существовало никаких претензий. Например, в «Отчете боевого использования и боевой подготовки соединений и частей СФ по

ном море) торпеду ВВС-12 приняли на вооружение как ТАН-12. В ноябре на Балтике успешно закончили испытания ВВС-15, снабженной электроподогревателем. 9.7.1933 эту торпеду тоже приняли на вооружение как ТАВ-15.

В 1933 г. арсенал морской авиации пополнился более мощной торпедой ТАВ-12, созданной на базе 45-12. Она была прочнее, чем ТАВ-15, и позволяла сброс на скорости до 180 км/ч. Кроме того, у нее была выше скорость и втрое большая дальность хода. Парашютная система у обоих типов была унифицирована.

Переделку торпед осуществлял завод «Двигатель» в Ленинграде. Торпеды ТАВ-12, ТАВ-15 и ТАН-12 неоднократно модернизировались. Работы по их совершенствованию к тому времени перешли от ОТБ к Научно-исследовательскому минно-торпедному институту (НИМТИ). В 1934—36 гг. там под руководством В.И. Алферова доработали ТАН-12, получив модификацию ТАН-12А. Количество парашютов уменьшили с четырех до двух, а жесткий короб заменили мягкой упаковкой. При этом вес парашютной системы уменьшился с 450 до 120 кг, а время спуска с высоты 2000 м уменьшилось с 55 до 45 с. Той же парашютной системой оснастили ТАВ-15, получив вариант ТАВ-15А. Такие торпеды тоже выпускались промышленностью.

Во второй половине 30-х годов авиационные торпеды получили новые обозначения. Старая ТАВ-15 с парашютами ОТБ стала именоваться 45-15АВО, вариант с системой Алферова — 45-15АВА, бывшая ТАВ-12А превратилась в 45-12АВА, ТАН-12 — в 45-12АН. Все они состояли на вооружении до 1939 г.

Ни одна из советских авиационных торпед первого поколения не стала по-настоящему массовой. Количество переделок каждого типа не превышало нескольких десятков экземпляров. На 11.9.1937 на всю страну имелось 63 торпеды 45-15АВА, 60 45-12АН и по три десятка 45-12АВО и 45-12АВА.

Еще несколько отечественных конструкций существовало только в проектах или опытных образцах. Против крупных боевых кораблей создавалась 21-дюймовая авиационная торпеда. Основой для нее стала серийная торпеда 53-27 образца 1927 г. Готовились два варианта, ТАН-27 и ТАВ-27, для низкого и высотного метания соответственно. Поднять эту громоздкую и тяжелую торпеду мог только четырехмоторный ТБ-3. Были изготовлены и испытаны опытные образцы, но дальше этого дело не пошло.

В ноябре 1931 г. УВВС выдало техническое задание на проектирование радиоуправляемой торпеды СУ со световой сигнализацией о местоположении. Предусматривались две ее разновидности — 24-дюймовая с зарядом 320 кг и 27-дюймовая с за-



Торпеда 45-36АН

Наличие авиационных торпед к началу Великой Отечественной войны

Тип торпед	СФ	КБФ	ЧФ	ТОФ	Всего
45-36АН	-	268	162	446	876
45-36АВА	28	431	118	622	1199
Итого	28	699	280	1068	2075

минно-торпедному оружию за 2,5 года войны» по этому поводу писалось:

«Некоторые тактико-технические данные торпед 45-36АН полностью не удовлетворяют требованиям их боевого использования:

а) допускается сбрасывание на скоростях самолета не более 300 км/ч. На больших скоростях торпеда повреждается;

б) недостаточная высота сбрасывания: для самолета ДБ-3ф 15-55 метров, для самолета «Дуглас» 20-40 м;

в) большой вес торпеды: 920-930 кг (английская 45-см торпеда весит 690 кг, американская 570-см — 870 кг);

г) отсутствует удлиненное БЗО (большой вес ВВ) и неконтактное БЗО (английские — не имеют неконтактного БЗО) (по смыслу и фактически — английские имеют неконтактное БЗО. — прим. М.М.);

д) употребляемые в торпедо смеси и масла не гарантируют нормальной работы материальной части торпеды при температурах ниже 20 градусов;

е) невозможность перестановки углубления в полете».

В дальнейшем основное внимание конструкторов было сосредоточено на конструировании стабилизаторов низких авиаторпед, что должно было увеличить характеристики по скорости и высоте сбрасывания. В отчете «Использование торпед, мин, тралов и противолодочных средств за второй год войны» говорилось, что в начале 1943 г. начались работы по созданию новой авиаторпеды 45-44 длиной не более 4500-5000 мм, обеспечивающей возможность использования при низком торпедометании с различных типов самолетов на повышенных скоростях и высотах. Увы, эти работы в годы войны не получили никакого реального воплощения. Единственным новым видом авиаторпед, поступившим на вооружение ВМФ СССР в 1941-1945 гг. стала британская торпеда Mk.XII, ограниченно применявшаяся ВВС СФ в 1943-1944 гг.

Отдельного освещения требует вопрос о производстве авиаторпед и их наличии в частях в годы войны.

Несмотря на позднее начало серийного производства, к началу войны на флотах были созданы весьма солидные запасы авиационных торпед. Если бы не это обстоятельство, еще не известно, имелся бы исторический материал для написания настоящей книги. Дело в том, что уже с конца III квартала 1941 г. объем производства торпед резко сократился. Произошло это в связи с эвакуацией завода №175 в г. Большой Токмак (Украина) на Северный Кавказ в г. Махачкала, где уже размещался завод №182 «Дагдизель». План производства передали последнему. В разгар освоения производства настала очередь эвакуироваться и этому предприятию. В результате торпедостроение получило

Производство авиаторпед в период Великой Отечественной войны

Период	45-36АН и АВА	
	План	Сдано
III кв. 1941 г.	400	250
IV кв. 1941 г.	120	63
Итого за 1941 г.	520	313
I кв. 1942 г.	90	13
II кв. 1942 г.	85	52
III кв. 1942 г.	60	33
IV кв. 1942 г.	-	-
Итого за 1942 г.	235	98
I кв. 1943 г.	10	11
II кв. 1943 г.	60	16
III кв. 1943 г.	53	34
IV кв. 1943 г.	60	39
Итого за 1943 г.	183	100
I кв. 1944 г.	15	14
II кв. 1944 г.	30	31
III кв. 1944 г.	80	38
IV кв. 1944 г.	70	46
Итого за 1944 г.	195	129
I кв. 1945 г.	115	89
II кв. 1945 г.	75	67
Итого за 1945 г.	190	156
Итого за войну	1323	796

Боевой расход и потери торпед за годы Великой Отечественной войны

Тип торпед	СФ		КБФ		ЧФ		Всего	
	Расход	Потери	Расход	Потери	Расход	Потери	Расход	Потери
1-й год								
45-36АН	-	-	7	-	2	5	9	5
45-36АВА	13	-	2	-	-	1	15	1
2-й год								
45-36АН	73	14	41	3	60	6	174	23
45-36АВА	6	2	-	-	-	6	6	8
Mk XII	18	12	-	-	-	-	18	12
3-й год								
45-36АН	99	8	168	59	174	3	441	70
45-36АВА	92	7	5	1	36	3	133	11
Mk XII	8	-	-	-	-	-	8	-
4-й год								
45-36АН	76	21	382	58	-	-	458	79
45-36АВА	2	3	4	5	-	-	6	8
Mk XII	3	-	-	-	-	-	3	-
Итого								
45-36АН	248	43	598	120	236	14	1082	177
45-36АВА	113	12	11	6	36	10	160	28
Mk XII	29	12	-	-	-	-	29	12

Динамика изменений торпедного боезапаса ВВС ВМФ в 1941—1945 гг.

Год	К началу	Произведено	Ресурс	Расход	Остаток	Динамика
1-й	2075	378	2453	30	2423	+348
2-й	2423	60	2483+52*	211+30*	2272+22*	-151
3-й	2272+22	118	2390+22*	655+8*	1735+14*	-537
4-й	1735+14	240	1975+14*	551+3*	1424+11*	-311
Итого	2075	796	2871+52*	1447+41*	1424+11*	-651

* Британские торпеды Mk.XII.

глубокий нокаут, оправиться от которого так и не смогло до конца войны — даже во II квартале 1945 г. авиаторпед было сдано в три раза меньше, чем в III квартале 1941 г. С учетом этого динамика изменений количества торпед на флотах, начиная со 2-го года войны, приобрела четко отрицательную тенденцию. Хотя общее количество изделий за время войны сократилось примерно на треть, реально в «западных» флотах картина была намного хуже. Например, на 3.4.1944, т.е. фактически к началу операции по освобождению Крыма, ВВС ЧФ располагали 84 низкими и 20 высотными торпедами, причем 38 и 12 торпед соответственно находилось на этапе перевозки из центральных складов. Непосредственно на аэродроме Сокологорное имелось четыре низкие торпеды, а в Скадовске — 8. Нескольким лучшим было положение с боезапасом на КБФ и СФ. Так, по состоянию на май 1945 г. ВВС Северного флота располагали 108 низкими и 88 высотными авиаторпедами.

Все это предопределило целый комплекс мероприятий по пополнению боекомплекта за счет «внутренних резервов». На рубеже 1943 и 1944 гг. на флотах предприняли ряд попыток по переделке в авиационные корабельных торпед 45-36Н. Эксперименты показали, что такое использование возможно, но на практике оказалось, что летчики не выдерживают скоростных и высотных ограничений на применение этих торпед, в результате чего те зачастую тонули камнем сразу после приводнения. Использование этого экспромта с весны 1944 г. пришлось прекратить. Единственным альтернативным источником являлся Тихоокеанский флот. 28.7.1943 состоялось первое решение НК ВМФ о переброске 100 низких авиаторпед в ВВС действующих флотов. За ним в ноябре последовало распоряжение переделать 150 «тихоокеанских» 45-36Н в 45-36АН. После провала

этих экспериментов в мае 44-го с ТОФ изъяли 200 45-36АВА для переделки в низкие. Наконец, в июле—августе с флота забрали еще 200 АВА и 100 АН. После этого численность торпед на ТОФе уменьшилась настолько, что больше его решили не трогать. Итог по данному вопросу можно подвести следующим образом: запас торпед, созданный до начала войны и в ее первые месяцы, позволил МТА вести боевые действия, не ограничивая их размах, за исключением действий ВВС ЧФ в первом полугодии 1944 г.

1.3.2. Мосты и стабилизаторы

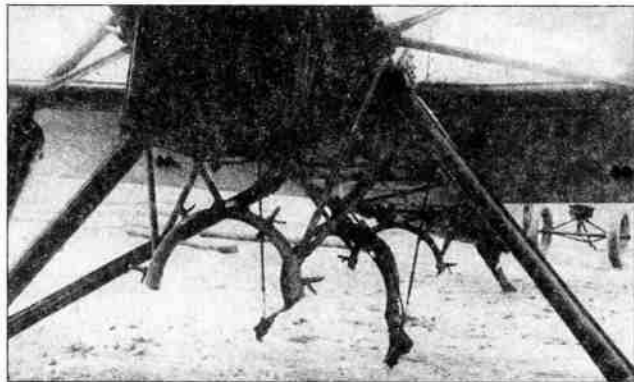
Как правило, при рассмотрении самолетов и их оружия внимание на характеристике замков для подвески боеприпасов не акцентируется. Иное дело с техникой минно-торпедной авиации, где замки и мосты для подвески торпед фактически играют роль отсутствующего торпедного аппарата. Уже первые эксперименты по сбрасыванию торпед показали, что важнейшими условиями, влияющими на успешное выполнение торпедометания, являются: прочность корпуса торпеды, высота сбрасывания, скорость приводнения и угол вхождения торпеды в воду. При этом углы вхождения торпеды в воду, как показали расчеты и опыт, должны быть в пределах 12—18°. При малых углах вхождения в воду (порядка 5—10°) торпеды рикошетируют, что приводит к их деформации; при углах больше 18° — к зарыванию в грунт на глубинах до 50 м.

Полученные данные заставили наших конструкторов работать в направлении создания специальных приспособлений, которые позволили бы обеспечить наивыгоднейшие углы вхождения торпеды в воду после сбрасывания. В 1925 г. в Остехбюро было разработано приспособление, при помощи которого торпеда подвешивалась под самолет в горизонтальном положении, а к

Тактико-технические характеристики торпед, состоявших на вооружении советской МТА в 1932—1945 гг.

Марка, год принятия	Калибр, мм	Длина, мм	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность хода, м/скорость, узл	Минимальная глубина моря в месте сбрасывания, м	Высота, м/скорость носителя, км/ч в момент сбрасывания
ТАН-12 (45-12АН), 1932	450	5580	848	116	3000/39	25—30	до 10—20/до 160—200
ТАВ-15 (45-15АВО), 1932	450	•	1180	132	3000/29	•	от 2000—3000/до 120—180
ТАВ-12 (45-12АВО), 1933	450	•	1400	116	3000/39	•	•
ТАВ-15А (45-15АВА), 1934	450	•	862	132	3000/29	•	•
ТАВ-12А (45-12АВА), 1934	450	•	930	116	3000/29	•	•
45-36АВА, 1939	450	5832	955	200	3000/41 или 4000/39 или 6000/32*	33—35	от 300/до 250
45-36АН, 1939	450	5696	950	200	3000/41** или 4000/39	25—30 (с балкой Т-18); 45 — с деревянным стабилизатором; 10—16 — со стабилизатором АН-42	25—35/250 — с балкой Т-18; 40/250 — с деревянным стабилизатором; 15—55/300 — со стабилизатором АН-42
Мк. XII, 1942	450	4953	702	176	1370/40 и 3200/27 4000/39	•	•/до 280
45-36АНУ, 1945	450	5696	970	200	4000/39	25	25—100/360—420

Примечания: * После приводнения торпеды с дальностью хода 6000 м совершали три, с дальностями 3000 и 4000 м — два круга циркуляции радиусом 225 м. ** С 1940 г. все торпеды устанавливались на режим 4000 м.



Торпедодержатель самолета Р-5Т



Двойной универсальный мост конструкции Остехбюро под торпедоносцем ТБ-3Р, к которому подвешена торпеда ТАВ-15

хвостовой части крепился специальный металлический воздушный руль, который предназначался для стабилизации движения торпеды при полете ее в воздухе и создания выгодного угла вхождения в воду. Такую конструкцию испытывали с апреля 1926 г. на Копенском озере.

Фактически это же устройство после небольших доработок перекочевало на ТБ-1 и было принято на вооружение в составе систем низкого и высотного торпедометания в 1932—1933 гг. Торпеда крепилась к устройству, называвшемуся торпедным



Торпеда ТАВ-15 под самолетом КР-6а

мостом или площадкой. Мост размещался под фюзеляжем самолета. Подвеска «боевого агрегата» (так писали в документах) была делом длительным и трудоемким. Комплектация системы занимала больше часа, а собственно подвеска — от получаса до двух часов при наземной команде из трех-шести человек.

Для тяжелых бомбардировщиков ТБ-3 в начале 30-х был разработан т.н. «универсальный двойной мост». Под мост могли подвешиваться две 450-мм торпеды (их тип не имел значения) или две мины МАВ-1 либо одна 533-мм торпеда ТАВ-27 или мина МАВ-2. Производство мостов данного типа было весьма ограниченным (на сентябрь 1937 г. их числилось всего 24), что позволило сделать торпедоносной одну эскадрилью ТБ-3 на Дальнем Востоке.

В 1933—1935 гг. в НИИ ВВС была предложена конструкция подвесного устройства торпеды образца 1912 г. под самолет Р-5. Подвеска торпеды осуществлялась под определенным, заранее заданным углом отрыва, причем на торпедке никаких дополнительных приспособлений не устанавливалось. Торпеда сбрасывалась при скорости до 160 км/час с высоты 15±5 м, на глубинах моря в месте сбрасывания 25—30 м. Вес торпедной подвески был равен всего 60 кг. Данная конструкция требовала весьма точного выдерживания горизонтального режима полета и не избавляла от возможных случаев потопления торпед.

В период 1936—1937 гг. была разработана вторая система, основанная на принципе вращения торпеды относительно точки, расположенной в хвостовой части торпеды, благодаря чему торпеда в момент отрыва от самолета приобретала угловую скорость движения, чем и обеспечивался выгодный угол вхождения последней в воду. Эта система получила название «ОТБ с хвостовиком» и монтировалась на самолете Р-6. Сбрасывались торпеды образца 1912 г. при скорости самолета до 200 км/час, с высоты 20±5 м, на глубинах моря в месте сбрасывания 25—30 м. Вес подвески составлял 85 кг.

Практически одновременно развернулись работы по созданию стабилизаторов — изделий, надеваемых на хвостовую часть торпеды и служащих для стабилизации полета торпеды на воздушном участке ее траектории. В 1936 г. первый стабилизатор предложил талантливый изобретатель А.Б. Гейро. Изделие, имевшее шифр ТНА, представляло собой две перпендикулярные плоскости из листовой стали толщиной 3 мм. На вооружение этот стабилизатор не был принят, так как его испытание положительных результатов не дало.

Жесткие требования, предъявляемые к технике пилотирования, и необходимость точно выдерживать расчетную высоту на боевом курсе в значительной степени затрудняли выполнение торпедометания. С тем чтобы облегчить выполнение атак и более рационально использовать путь торпеды в воде при дистанции сбрасывания 10—12 каб., начальник минно-торпедной службы авиации ВМФ М.Ф. Вейс предложил использовать для низкого торпедометания торпеду 45-36АВА. При этом на торпедке незначительно переделывался прибор ВС и устанавливался штатный прибор Обри. Парашютная система несколько упрощалась и фактически играла роль стабилизатора на воздушном участке. При испытаниях торпеда сбрасывалась с самолета на скорости до 350 км/час с высоты 100—200 м. Глубина моря в месте сбрасывания — 20—25 м. Испытания показали, что применение парашютов приводит к большому рассеиванию торпед по направлению, вследствие чего система на вооружение принята не была.

В 1938 г. на вооружение минно-торпедной авиации был принят ДБ-3Т, и в этом же году КБ завода №39 НКАП была предложена новая подвеска — т.н. «хвостовая балка Т-18». Испытание балки Т-18 проходило на Черноморском флоте. Торпеда сбрасывалась с высоты 30±5 м при скорости самолета до 250 км/час, глубина моря в месте сбрасывания — 25—30 м. Вес подвески составлял 28 кг.

Хвостовая балка Т-18 состояла из следующих частей: следящей системы, углового механизма, левого и правого хвостового замка. Под самолет торпеда подвешивалась в 2 точках: первая

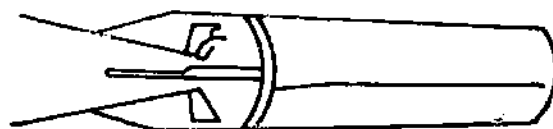
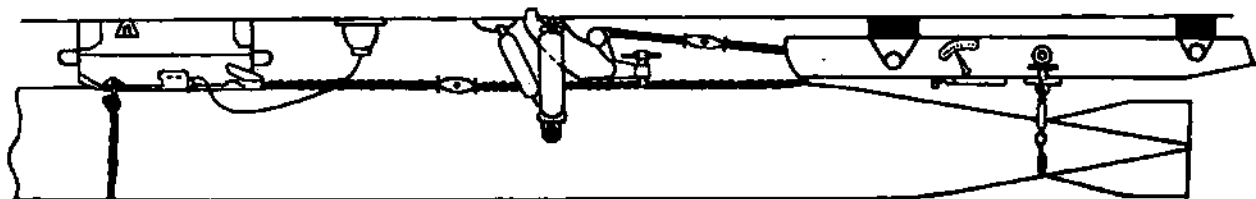
точка — по центру тяжести замком Дер-19 и вторая точка — в хвостовой части; назначение последней — удерживать хвостовую часть в момент отдаления торпеды от самолета до тех пор, пока она не достигнет установленного угла на угловом механизме. В дальнейшем торпеда падала свободно, приобретая необходимый угол наклона. Увы, начавшиеся испытания показали, что угловой механизм балки Т-18 полностью гарантии нормального вхождения торпеды в воду не давал. Кроме того, конструкция балки была очень громоздкой, а трудность тарирования механизма разворота являлась большим недостатком в ее эксплуатации. Хотя балки Т-18 начали поступать в строевые части МТА в 1939—1940 гг., их испытания сильно затянулись, и на вооружение ВМФ это изделие было принято только 25.6.1941 (приказ НК ВМФ №0541) в связи с началом войны. Несколькими днями раньше, 7 июня, НК ВМФ своим решением №0054 «Об использовании, дальнейшем усовершенствовании боевой подготовки МТА и развитии торпедного оружия» поставил перед конструкторами задачу увеличить высоту сбрасывания до 75—100 м, а в дальнейшем до 150—200 м на любых скоростях самолетов.

В августе 1941 г. инженер-майор Г.В. Сагайдух при участии инженеров Комисарова и Кравцова сконструировал простой и надежный деревянный стабилизатор. Он представлял собой четыре 2-см доски, усиленные металлическими полосками. После испытаний приказом НК ВМФ №0388 от 5.5.1942 стабилизатор был принят на вооружение вместо балки Т-18 с характеристиками: высота полета самолета до 40 м, скорость — до 240—250 км/ч, минимальная глубина моря в точке сбрасывания — 45 м. Впоследствии решением МТУ ВМФ №111637 от 27.3.1943 разрешалось использовать торпеды с деревянным стабилизатором при высоте полета самолета в пределах 10—55 м и минимальной глубине 12 м.

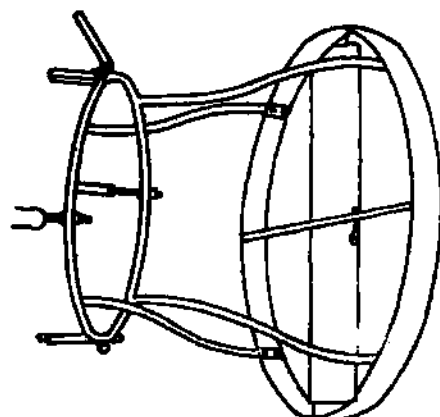
Почти одновременно — приказом НК ВМФ №0509 от 13.6.1942 — на вооружение был принят металлический стабилизатор АН-42 конструкции инженер-полковника Т.И. Алферова (НИМТИ). Он представлял собой цилиндр длиной 1600 мм и диаметром 450 мм с продольными зигами для увеличения жесткости. Основные части стабилизатора: гофрированный корпус из кровельного железа толщиной 0,5 мм, отбортовка корпуса толщиной в 1 мм. Стабилизатор закреплялся на торпедной балке с помощью направляющих пазов и специальным инерционным механизмом. Система, куда помимо стабилизатора входило ушко для подвески торпеды к замку Дер-20 и щитковый замедлитель масляного золотничка, имела следующие характеристики: высота полета самолета 15—55 м, скорость до 250 км/ч, минимальная глубина в точке сбрасывания — 10 м. Производство металлических стабилизаторов развернулось на заводе №182 в г. Махачкала, причем по плану до конца 1942 г. промышленность должна была сдать флоту 500 штук. Вряд ли это удалось осуществить из-за последовавшей вскоре эвакуации завода.

Именно эти два типа стабилизаторов применялись на авиаторпедках в годы Великой Отечественной войны. Летом 1943 г. при испытаниях торпедоносцев «Бостон» выяснилось, что торпеды с металлическим стабилизатором могут сбрасываться на скоростях до 290—300 км/ч. Дальнейшее увеличение скорости самолета приводило к смещению гребных винтов и погнутости их лопастей. Требовалась разработка принципиально новых стабилизаторов.

Конструкция хвостовой балки Т-18. Схема



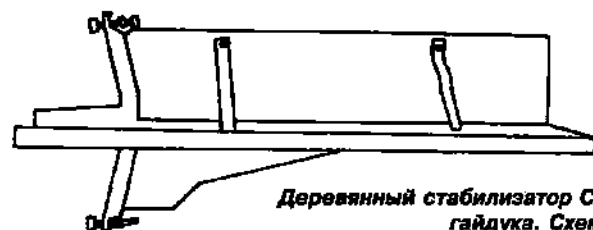
Вверху: металлический стабилизатор АН-42. Схема



Справа: стабилизатор конструкции профессора Седова СН-45 («крест-кольцо»). Схема

Работы в этом направлении проводились до 1945 г. В результате теоретических и экспериментальных исследований, а также натурных испытаний группой инженеров под руководством профессора Л.И. Седова в 1945 г. был создан стабилизатор СН-45. Он представлял собой легкую металлическую конструкцию весом 8 кг, состоящую из нескольких колец, каркаса, вертикальной планки и поворотного крыла. Приказ об испытаниях СН-45 при скоростях сбрасывания 360—380 км/ч был отдан 14.1.1945. Испытания осуществлялись на базе 5-го гмтап ВВС ЧФ в период 10.2—1.5.1945. Система была принята на вооружение приказом НК ВМФ №0387 от 17.7.1945. Одновременно торпедам с усиленной хвостовой частью присваивался индекс 45-36АНУ. В приказе констатировалось, что система обеспечивает нормальный сброс торпед на скоростях самолета до 360 км/ч. Лишь в послевоенное время после разработки специальной деревянной наделки на носовую часть торпеды удалось довести скорость сбрасывания до 400 км/ч, а высоту — до 100 м.

Одновременно проводились испытания торпед с реактивным тормозящим устройством НРТУ. Устройство представляло собой камеры от реактивных снарядов М-13 и М-31. Очевидно, этот эксперимент положительных результатов не дал, поскольку на вооружение его не приняли.



Деревянный стабилизатор Сагайдука. Схема

1.3.3. Прицелы

Для осуществления прицеливания при низком торпедометании (для высотного торпедометания использовались обычные бомбардировочные прицелы серии ОПБ) с самолетов-торпедоносцев создавались специальные прицелы. Первым прицелом, который в 1934 г. был установлен на самолете ТВ-1, являлся прицел конструкции Остехбюро, принятый на вооружение торпедных катеров ВМФ. Катерный прицел лишь частично удовлетворял требованиям низкого торпедометания, однако осуществлял решение торпедного треугольника и позволял производить прицеливание при выходе в атаку.

Дальнейшее конструирование прицелов перешло к НИМТИ. В 1935 г. на основе катерного прицела был создан прицел ПТ-136а, а несколько позже — прицел ПТН-4. Сравнительные испытания обоих прицелов состоялись в 1938 г. Оба они решали задачу прицеливания, но еще не отвечали полностью предъявленным требованиям. На ПТ-136а имелся оптический дальномер для определения дистанции сбрасывания торпеды, а на ПТН-4 имелась возможность решения угла упреждения с учетом скорости и направления ветра. На вооружение был принят ПТН-4, но находился он там недолго.

В 1938—1939 гг. был разработан прицел ПТН-5 и в 1940 г. испытан и принят на вооружение. Прицел ПТН-5 обеспечивал построение торпедного треугольника по установленным глазомерно скорости и курсовому углу цели, вырабатывал значение боевого курса. Прицел позволял производить торпедометание при различных скоростях торпеды и цели как с правого, так и с левого борта корабля. В сентябре 1941 г. приняли на вооружение модификацию прибора, оснащенную коллиматорным дальномером, после чего он получил обозначение ПТН-5к.

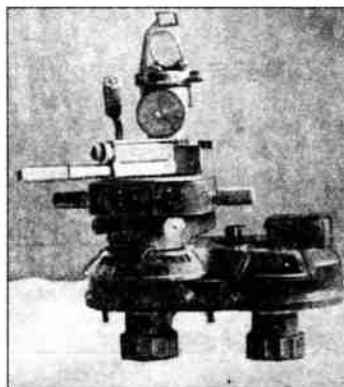
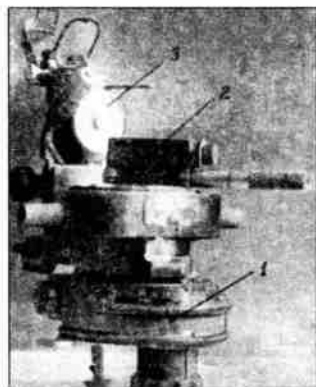
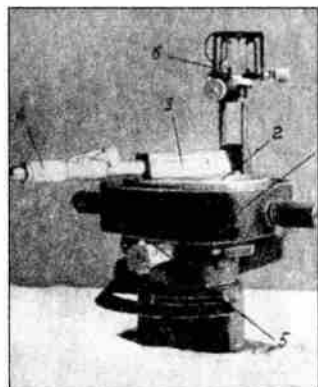
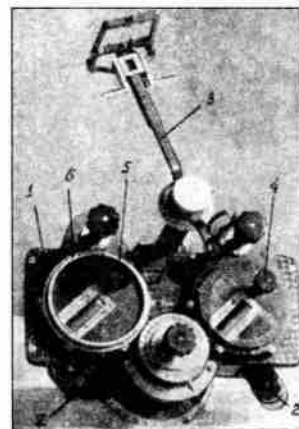
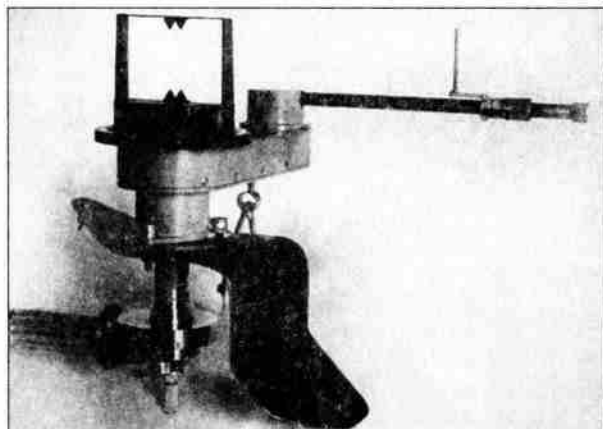
Работы по совершенствованию прицелов не прекращались, и в том же 1940 г. в НИИ-20 началась разработка прицела с ис-

пользованием гироскопа торпеды для задания угла упреждения не курсом самолета, а разворотом самой торпеды в воде, причем угол упреждения можно было менять непосредственно в воздухе. Приказом НК ВМФ №00338 от 6.9.1942 прицел ПТН-5к с ПУПО (прибор управления прибором Обри — так традиционно на флоте назывался гироскоп торпеды) был принят на вооружение под наименованием ПТН-42. Позже прибор дополнили устройством, позволявшим менять в воздухе установку глубины хода торпеды.

Последней военной модификацией прицела стал ПТН-45, выполнявший задачу одновременного прицеливания двух торпед с небольшим углом раствора между ними. Эта версия создавалась специально для нового торпедоносца Ту-2 и была принята на вооружение 28.6.1945 приказом НК ВМФ №0346.

В 1939 г. началась разработка специальных прицелов для высотного торпедометания. В 1941—1943 гг. были созданы прицелы ПТБ и ПТБТ, решающие одни и те же задачи, но для разных типов самолетов: с открытой (застекленной) и частично открытой кабиной. На вооружение они, по-видимому, не принимались.

В заключение этого подраздела следует добавить, что, несмотря на успешное в целом развитие прицелов, они не сыграли возлагавшейся на них роли. В отчетах по использованию минно-торпедного оружия флотами неоднократно подчеркивалось, что летный состав МТА не считает необходимым использование прицелов, предпочитая стрелять, прицеливаясь по форштевню цели либо беря упреждение «на глаз». Кроме того, значительное количество поступавших в 1943—1945 гг. в части МТА самолетов типа А-20Ж не проходили переоборудования по проекту ДО. Штурман на этих самолетах размещался в хвостовой части самолета и не мог обслуживать находящийся в носовой кабине прицел. Не делал этого и летчик, поскольку в ходе торпедной атаки все его внимание сосредотачивалось на пилотировании самолета.



Верхний ряд, слева направо: первый торпедный прицел конструкции Остехбюро; прицел ПТ-136а; прицел ПТН-4

Нижний ряд, слева направо: прицел ПТН-5; прицел ПТН-42; прицел ПТН-45

1.3.4. Авиационные мины

К созданию отечественных авиационных мин Остехбюро приступило в 1925 г. Следует отметить, что авиамины у нас рассматривались в тот период как определенная альтернатива торпедам — и те и другие планировалось применять против прорывающих наши минно-артиллерийские позиции эскадр дредноутов Антанты. При этом мины планировалось сбрасывать и по курсу вражеских соединений, и непосредственно на них, для сковывания маневра, в то время как торпедные катера и низкие торпедоносцы использовались для нанесения главного удара.

Первая советская авиационная мина называлась БОМИЗА-100. БОМИЗА расшифровывалась как «Воздушная Мина Заграждения», а цифра «100» означала вес боевого заряда — 100 кг. За основу при ее проектировании взяли проверенную в Первой мировой войне морскую якорную мину образца 1912 г. Ее заряд обеспечивал достаточную мощность взрыва для нанесения серьезных повреждений не только транспортам, но и боевым кораблям.

Предполагалось, что мина будет сбрасываться со средних и больших высот, чтобы не подвергать самолет-носитель излишнему риску повреждения зенитным огнем. Для того чтобы погасить скорость падения, решили применить парашютную систему. Но удар, даже смягченный парашютами, все равно должен был быть приличным. Поэтому начали с серии сбрасывания мин с пятидесятиметровой стрелы плавучего крана. Это позволило выявить наиболее уязвимые места конструкции.

Проектирование БОМИЗы-100 (это название в документах 30-х годов склоняли всюю, не обращая внимания на то, что это сокращение) в целом завершили в 1928 г. Сама мина почти не изменилась, лишь получила ряд местных подкреплений, а также элементы подвески к самолету — направляющие штеки, поясные желобки, фиксирующие призмы и т.п. Зато она ли-

шилась чугунной спусковой коробки. Изменили и конструкцию якоря.

Самым главным отличием авиационного варианта мины стала парашютная система. Она состояла из четырех куполов, выпускавшихся последовательно, чтобы сделать торможение падения мины по возможности более плавным*. Для этой же цели в подвеску включили резиновые шнуры-амортизаторы. Парашюты шились из парусины и имели весьма оригинальную форму. Роль строп выполняли отрезки полотнищ, края которых для жесткости укрепили тросами. Все четыре парашюта укладывались в коробку из кровельного железа, размерами превосходящую саму мину. Длина коробки составляла около полутора метров, а максимальная ширина — 770 мм. У конца, присоединявшегося к мине, коробка имела круглое сечение, а дальше сплющивалась и становилась овальной. Закрывал ее железный колпак, на котором еще находилась фанерная крышка. Материалы эти — кровельное железо, фанеру и парусину — выбирали, чтобы удешевить парашютную систему, части которой при боевом использовании безвозвратно терялись.

Мины БОМИЗА-100 не изготавливались специально, их перделывали из обычных морских мин образца 1912 г., лежавших на складах. Переделка обходилась примерно в 2000 рублей, и столько же стоила парашютная система. Комплект весил около 900 кг, из них 325 кг — собственно мина с минрепом. Устройство получилось достаточно громоздким — общая длина равнялась 3,5 м, так что поднять БОМИЗу-100 мог далеко не каждый самолет. Первые образцы мины перделывали в мастерских Остехбюро, затем чертежи передали на завод «Двигатель» в Ленинграде. К 1.1.1930 он сдал 30 мин (из них 20 боевых, снаряженных тротилом) и готовились еще 15. Параллельно с началом производства начался цикл длительных испытаний, обусловленный необходимостью ликвидации большого количества «детских болезней»**.

* Как функционировала БОМИЗА после сброса с самолета? Первым выпускался самый маленький, стабилизирующий, парашют площадью всего 1 кв. м. Он выходил из-под откидывавшейся набегавшим потоком крышки. На нем мина падала всего 1,5–2 с. Затем этот купол отделялся, сдерживая с короба колпак. Из-под последнего выползал парашют побольше — 3,5 кв.м. На нем система опускалась, пока в специальных гнездах не загорели дистанционные трубки, запаленные в момент отделения от самолета. Время горения трубок определялось на земле. Чем больше высота сброса, тем дольше должна гореть трубка. В противном случае время опускания мины получается очень большим. С другой стороны, при длительном горении трубки мина успевает сильно разогнаться в своем падении и затем испытает значительный динамический удар. Дистанционные трубки конструкторы Остехбюро взяли из практики артиллерии, где их применяли в снарядах различных типов.

Когда трубки догорели, пороховые заряды в пирозамках отделяли от мины парашютную коробку. Из нее сначала вытягивается третий парашют, площадью 7,5 кв. м, а через некоторое время, определяемое часовым механизмом, четвертый, самый большой, площадью 12 кв. м. С этого момента мина спускается на двух куполах. Они связаны между собой и с миной системой резиновых шнуров-амортизаторов. Шнуры должны были смягчить рывки, вызванные раскрытием парашютов. Параллельно шнурам-амортизаторам тянулись стальные тросы, которые сделали длиннее резиновых шнуров. Тросы принимали на себя нагрузку при предельной деформации резины.

При вхождении мины в воду автоматический отцеплялся подвеска парашютной системы. Делало это устройство, названное конструкторами «крылом» или «лопаткой». При ударе о поверхность воды оно поворачивало вал, по бокам которого находились замковые механизмы. Их язычки высвобождали тросы парашютной подвески. «Лопатка» же расфиксила соединения мины и якоря. Преждевременно повернуться «лопатке» не давала система пружин. Вода начинает поступать в устройство расцепки якоря и собственно мины. Там находится таблетка из вещества, растворимого в воде. В морских минах для этого традиционно использовали сахар. Когда кусок сахара растворяется, освобождавшаяся пружина расцепляет якорь и мину. Якорь ложится на дно, а мина всплывает, удерживаясь тросом-минрепом на заданном углублении. Последнее отслеживается с помощью гидростатической коробки, прекращающей вытравливание минрепа. Если сахарный блок размыло еще в полете, например сильным дождем, то «крыло» не давало мине и якорю разделиться до момента удара о воду. В начале всплытия мины специальный тросик освобождал защелку гидростатического диска ударного прибора. При достижении заданного углубления последний приводил взрыватель в боевую готовность.

** Цикл испытаний 1931 г. начался с 13 июля. Их проводили на базе 62-й отдельной эскадрильи (эскадрилья имела по три ТБ-1а и ЮГ-1), дислоцировавшейся в Гребном порту в Ленинграде. До 9 октября самолеты сбросили 24 БОМИЗы, из них 17 — успешно. При высоте сброса до 500 м результаты были великолепными — 11 из 12, а самым проблемным оказался диапазон 1000–1500 м. В трех случаях мины оторвались от парашютов — лопнула пайка тросов. Большая часть БОМИЗ сбрасывалась «на всплытие» (без углубления), но всплыли не все. Причиной оказалась частичное растворение сахара при разбеге самолета. При небольшом волнении и даже в штиль мина, подвешенная под брюхом поплавкового «Юнкерса», забрызгивалась водой. Сахар при этом растворялся неравномерно, пружина перекашивалась, и в итоге расцепки не происходило.

Детали парашютной системы после приводнения мины подбирали — для этой цели к коробке, крышке и колпаку крепили буйки. Все это использовалось повторно. Кое-что, конечно, безвозвратно утопили. Выяснилось, что более четырех-пяти сбрасываний шнуры-амортизаторы не выдерживают, выходят из строя.

Но самым большим местом оказалось крепление зарядной камеры мины. Удар о воду смещал ее, что могло впоследствии привести к тому, что она просто не взорвется. Особенно сильный удар имел место при затянутом горении дистанционных трубок, когда большие парашюты раскрывались с запозданием, и из-за этого скорость входа в воду превышала расчетные 25–30 м/с. Приличный удар получали и мины, приводнившиеся на гребень волны.

Важной частью испытаний стал хронометраж процесса подвески мины под самолет. Команда из трех специалистов и четырех приданных им краснофлотцев тратила на это более двух с половиной часов. Час занимала сборка системы. К мине присоединяли парашютную коробку и регулировали длину сборки. Последнее было необходимо из-за значительной погрешности изготовления коробок — по документам допуск составлял до 100 мм. Затем уже собранный комплект грузили на борт и буксировали к самолету. Это «съемка» около 40 минут. Еще час уходил на собственно подвеску мины под мост, установку предохранительных защелок, укладку сахара в разъединитель и прибор малых глубин, пороховых зарядов в пирозамки и вставку дистанционных трубок. Непосредственно перед взлетом снимали предохранительные чеки (их было десять штук).

Итог испытаниям сезона 1931 г. подвели на заседании комиссии 26 декабря. Пункт 1-й ее постановления гласил: «Комиссия считает испытания «ВОМИЗы» законченными, но с обязательной доработкой вопросов тактического использования». Остехбюро предложили ввести в конструкцию ряд местных усиления (в частности, подкрепить зарядную камеру), заменить сахарный разъединитель. В своем рапорте в Москву начальник Воздушных сил Балтийского моря Никифоров рекомендовал после устранения выявленных дефектов принять мину ВОМИЗА-100 на вооружение ВВС РККА.

В 1932 г. Остехбюро устранило ряд недостатков своей конструкции. Разработали новое крепление зарядной камеры. Для уже переделанных ранее мин предложили заливать под днище специальной мастики. Вместо сахара в разъединителе стали использовать таблетки йодистого калия. Усилили ряд элементов. Подготовили новый вариант якоря.

В марте 1932 г. решением Реввоенсовета СССР ВОМИЗу-100 официально приняли на вооружение под названием МАВ-1, но временно — до поступления более мощной мины ВОМИЗА-250, также создававшейся Остехбюро. В декабре 1932 г. на всю страну переделалось всего четыре МАВ-1 — они находились на Черноморском флоте. Правда, на Балтике имелось еще 28 штук, но некомплектных или неисправных: две боевых получили смещение зарядной камеры (очевидно, в ходе испытаний в 1931 г.), восемь учебных (без тротила) и 18 боевых не были укомплектованы до конца. Планом предусматривалось изготовление 130 мин МАВ-1, а в марте 1932 г. добавили к этому количеству еще 200, доведя план до 330 авиамин.

В 1933 г. мину усовершенствовали. Парашютная коробка стала короче; ее длина уменьшилась в полтора раза (с 1450 до 950 мм). Теперь коробку не надо было отдельно крепить к самолету, она консольно висела на самой mine. Часовой механизм, задававший интервал между раскрытием третьего и четвертого парашютов, заменили на оттарированную пружину, т.н. «рвушку». Ликвидировали как лишний страховочный трос, крепившийся параллельно главному амортизатору парашютной системы. Время горения дистанционных трубок теперь можно было задавать в полете прибором ПУТ-1. Новый вариант мины официально приняли на вооружение 9.7.1933. У нас гордились новым оружием. «В заграничной печати и в имеемых у нас материалах нет сведений о работе над высоким метанием мин. Это дает нам право предполагать, что мы владеем оружием, неизвестным за границей», — писали специалисты НИИ ВВС в 1933 г.

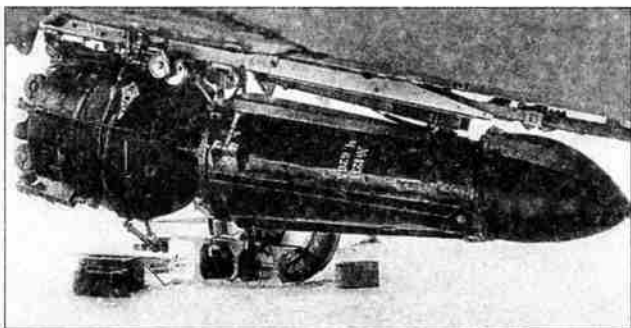
В дополнение к МАВ-1 создавалась более мощная мина ВОМИЗА-250 (МАВ-2). Она создавалась на базе якорной мины образца 1926 г. с зарядом 250 кг. Проектирование ВОМИЗы-250 начали в 1930 г., опытные образцы изготовили весной 1931 г. ВОМИЗА-250 была больше и тяжелее ВОМИЗы-100. Мощный заряд позволял нанести серьезное повреждение и крейсеру, и линкору. Вес системы в сборе составлял 1420 кг, длина — 3,5 м. Но общий принцип действия и все основные конструктивные элементы полностью копировали

предыдущую мину с поправкой на размеры. В июле 1931 г. ВОМИЗу-250 представили на войсковые испытания, но выяснилось, что Остехбюро еще ни разу не сбрасывало ее с самолета. Поэтому войсковые испытания отложили, дав возможность ОТБ отладить конструкцию после опробования в воздухе. МАВ-2 испытывали в июле—октябре 1932 г. на Копенском озере, а затем в ноябре — в Копорском заливе. Поллигонные испытания тогда прекратили из-за неудовлетворительной работы механизма расцепки мины и якоря. Конструкцию доработали и вновь испытывали в Финском заливе в июле—сентябре 1933 г. Тяжелую и громоздкую МАВ-2 поплавокый ТБ-1а поднять не мог, колесный ТБ-1 взлетал с ней, но за счет значительного сокращения запаса горючего, а следовательно, уменьшения радиуса действия. Единственным полноценным носителем ВОМИЗы-250 являлся четырехмоторный ТБ-3. В ходе доработки вес мины уменьшили до 1330 кг. В 1934 г. промышленности запланировали выпуск 100 усовершенствованных МАВ-2. Позднее последовали новые заказы. Всего в 30-х годах изготовили около 200 таких мин. В 1936 г. производство, а точнее переделка, мин МАВ-1 и МАВ-2 было прекращено.

Мины, сбрасывавшиеся с парашютами, обладали двумя существенными недостатками: значительным временем спуска и большим отклонением от точки прицеливания, обусловленным сносом от ветра. Попытались обойтись без парашютов. В 30-х годах в ОТБ разработали мины МАН-1 и МАН-2 для постановки с малых высот. Они являлись беспарашютными усиленными вариантами соответственно МАВ-1 и МАВ-2. Но проведенные испытания показали, что цель не достигнута, и из-за низкой надежности УВВС обе мины отвергло. В 1932 г. создали проект авиационной мины с многоступенчатой системой амортизации удара в момент приведения, выстреливающимися гальваноударными колпаками и петлевым способом установки на заданное углубление, ранее предложенным Б.Д. Харитоновым. Но до практической реализации дело не дошло.

В 1932 г. слушатель Военно-морской академии А. Б. Гейро в своем дипломном проекте разработал интересное техническое решение авиационной беспарашютной якорной гальваноударной мины. Ему было предложено продолжить работу по реализации своего проекта в Научно-исследовательском минно-торпедном институте. К работе была привлечена также группа специалистов Центрального конструкторского бюро (ЦКБ-36). В 1940 г. на вооружение флота принята мина АМГ-1 (авиационная мина Гейро). Автору ее проекта была присуждена Государственная премия. Мина имела сферический корпус, на верхнем полушарии которого располагались пять гальваноударных колпаков, выдвигавшихся из гнезд корпуса мины пружинами после установки мины на заданное углубление. Мина имела тротильный заряд массой 250 кг. Корпус мины размещался на якоре обтекаемой формы с резиновыми и деревянными амортизаторами. Для стабилизации мины на воздушной траектории предусматривались баллистический наконечник и стабилизатор, которые отделялись от мины в момент приведения. Мина устанавливалась на заданное углубление петлевым способом, всплывая с грунта. Войсковые испытания мины происходили в ходе войны с Финляндией, по результатам которых приказом НК ВМФ №0032 от 7.2.1940 ее приняли на вооружение.

В годы Великой Отечественной войны отмечались следующие недостатки АМГ: малая высота минометания, что подвергало самолет-миноносец опасности поражения зенитным огнем, отсутствие противотральных приспособлений, отсутствие устройств самоликвидации при падении на сушу или на малую глубину, малая длина минрепа и большой вес конструкции. Несмотря на это, производство АМГ продолжалось на протяжении всей войны (произведено 1413 или, по другим данным, 1517 штук), хотя боевое применение с осени 1944 г. практически прекратилось.



Мина МАВ-1, подвешенная под ТБ-1

Мины МАВ и АМГ успешно выдержали проверку советско-финляндской войной, но их боевая эффективность представлялась достаточно сомнительной. Дело в том, что в тот период, когда в СССР разрабатывалась мина АМГ, в Англии и Германии принимались на вооружение авиационные донные неконтактные мины с индукционными взрывателями. Совершенно невосприимчивые к старым способам траления донные мины, выставленные на небольших глубинах, несли смертельную угрозу кораблям, нанося их днищам обширные разрушения гидродинамическим ударом. Англичане впервые применили магнитные мины еще в 1918—1919 гг., в том числе против Красной флотилии на Северной Двине. Несмотря на то что теоретически для советских конструкторов подобные мины не являлись секретом, создание тралов для борьбы с ними, а также создание аналогичным мин затонуло практически до начала Великой Отечественной войны.

В Остехбюро с 1927—1928 гг. работали над речной индукционной миной РЕМИН. К 1932 г. создали и испытали довольно надежно работавший взрыватель, катушка которого реагировала на изменение магнитного поля при прохождении вблизи от мины корабля. На базе РЕМИН создали авиационную мину МИРАБ (мина индукционная речная авиационная бреющего полета), отличавшуюся усиленным корпусом и креплением отдельных узлов. Со средних высот ее сбрасывали с парашютом, а с малых — без него. В 1936 г. МИРАБ официально приняли на вооружение. От своего речного назначения мина унаследовала весьма скромный вес ВВ — всего 64 кг, — что делало ее совершенно безопасной при постановках в районах моря с глубиной более 15 м. Накануне войны появилась модификация мины с весом ВВ 200 кг, которая была допущена к боевому применению с самолетов ДБ-3 приказом НК ВМФ №00201 от 15.7.1941. При этом мина получила отсутствовавшую ранее парашютную систему. Тем не менее заказ промышленности на эту мину выполнен не был из-за эвакуации завода-производителя и поступления на вооружение английских донных неконтактных мин, имевших несравнимо лучшие ТТХ.

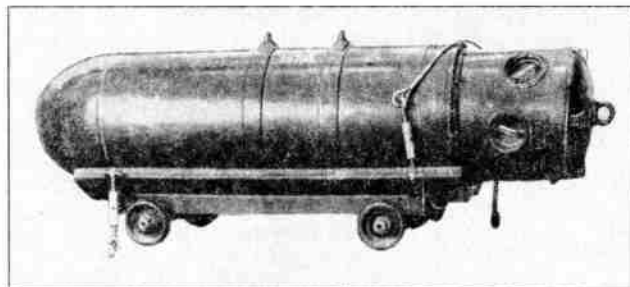
Из-за позднего принятия на вооружение мин АМГ-1 и МИРАБ больших запасов к началу войны создать не удалось. Общая потребность флотов оценивалась мобилизационными органами в 2844 контактные и 2687 неконтактных мин, а имелось только 16,5 и 2,8% от необходимого числа. Несмотря на этот факт, ограниченность действий МТА на морском направлении в первый год войны не дала почувствовать недостатка в боеприпасах данного типа. С августа 1941 г. началась поставка британских мин А-1-4 (на самом деле у англичан А-1 и А-4 были самостоятельными модификациями мин; А-4 отличалась от А-1 некоторыми упрощениями в схеме и использованием менее дефицитных материалов), которая уже к концу первого года войны составила 2217 штук. Данное изделие было принято на вооружение Королевского ВМФ еще до начала Второй мировой войны, имела вес ВВ 330 кг, вполне достаточный для нанесения фатальных повреждений кораблям при глубине постановки до 25 м, а также индукционный взрыватель, который позднее стал оснащаться прибором кратности до 12 импульсов. Мина могла применяться без парашюта при высоте сбрасывания не более 170 м при скорости самолета до 280 км/ч или с парашютом при высоте сбрасывания не менее 320 м при скорости не более 320 км/ч. В наших ВВС она применялась исключительно в последнем варианте. К числу недостатков советские специалисты относили большую длину изделия — 4,3 м (АМГ — 3,6 м), которая вытекала из небольшого диаметра мины, сделанной под калибр 18-дюймового торпедного аппарата, и отделяемого парашютного контейнера. Первоначально ДБ-3 поднимал всего одну такую мину, но с весны 1943 г. после доработки дополнительными узлами подвески, специально выделенной для минных постановок самолеты, начали нести по два изделия.

После ознакомления с конструкцией А-1-4 наши специалисты в октябре 1941 г. приступили к созданию аналогичных отечественных мин АМД-500 и АМД-1000. При этом широко использовались уже существующие узлы и конструкции: в качестве корпуса — боевые зарядные отделения 450-мм и 533-мм торпед, аппаратура от МИРАБ, индукционная катушка по типу А-1-4. Все это позволило завершить конструирование в течение всего 14 месяцев. В конце 1942 г. мины были выставлены на госиспытания и 18.12.1942 приняты на вооружение. Первоначально в качестве основного недостатка отмечалась малая скорость самолета при минометании (не более 200 км/ч), но впоследствии парашютная система была доработана. Также повысили чувствительность взрывателя. Освоение промышленности мин и ликвидация «детских болезней» несколько затянулись, в результате чего первые АМД-500 были выставлены на Черном море в октябре 1943 г., на Балтике — в январе 1944 г. (на Севере из-за больших глубин донные мины не применялись вовсе). АМД-1000 применялись только на Балтийском море начиная с июля 1944 г. В ходе производства новые мины получили приборы срочности и кратности, существенно улучшавшие их противотральные свойства. Ил-4 мог нести до трех АМД-500 или одну АМД-1000, «Бостон» — две мины независимо от калибра. Количество произведенных мин несколько разнится в документах и составляет для АМД-500 1080 штук, для АМД-1000 — 625 штук (по другим данным, до октября 1945 г. произвели 2066 мин обоих типов).

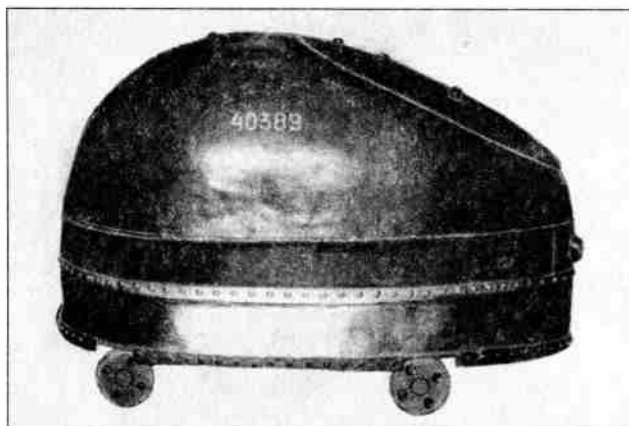
В том же месяце МТА КБФ и ЧФ начала применение британских донных магнитных мин А-5. В Англии они производились с 1940 г. с использованием конструктивных узлов от 1000-фунтовой авиационной бомбы. Несмотря на более скромные по сравнению с А-1-4 габариты и вес (490 против 680 кг), новая мина обладала практически таким же весом ВВ (318 против 340 кг), а следовательно, и боевыми возможностями. Ее взрыватель также был индукционного типа. Ил-4 поднимал три, а «Бостон» две А-5. В общей сложности за годы войны СССР получил по ленд-лизу 2996 неконтактных мин типов А-1-4 и А-5.



Мина АМГ-1



Мина АМД-500 на транспортной тележке



Мина МИРАБ

Характерной особенностью отечественных неконтактных мин являлось то, что взрыватель являлся не сменным модулем, как в зарубежных изделиях, а органической частью всей конструкции. Следовательно, попытка перейти от индукционных к акустическим или магнитно-акустическим взрывателям приводила к необходимости разработки нового типа мин. Это произошло в начале 1943 г., когда МТУ ВМФ разработало ТТЗ на акустические мины АМД-А, АМД-АУ (второй тип с усилением) и индукционно-акустическую мину И.А. 20.7.1944 Нарком ВМФ отдал приказ №0591, согласно которому испытания всех новых типов мин должны были состояться в период 15.8—15.10.1944 на Каспийском море. В конечном итоге одобрение получила конструкция И.А., на базе которой разработали новые мины АМД-2-500 и АМД-2-1000. Их приняли на вооружение в начале 1945 г., но в боях использовать не успели. Та же судьба постигла электроакустический взрыватель «Краб», который мог монтироваться на mine АМГ-1, существенно улучшая ее ТТХ.

Наличие авиационных мин к началу Великой Отечественной войны

Тип мин	СФ	КБФ	ЧФ	ТОФ	Всего
МИРАБ	-	33	20	25	78
АМГ-1 и МАВ-1	-	92	165	210	467
Итого	-	125	185	235	545

Примечание. Кроме того, еще 35 авиационных мин имелось на тыловых складах.

К сожалению, развитие минного оружия отечественной авиации в рассматриваемый период трудно признать удовлетворительным. По отношению к зарубежным аналогам оно постоянно находилось в догоняющем положении. За рубежом гораздо раньше приняли на вооружение донные индукционные мины, а уже с 1942 г. немецкие и британские ВВС широко применяли мины с акустическим, а затем и индукционно-акустическим взрывателями. Наконец, летом 1944 г. немцы впервые применили мины с гидродинамическим взрывателем. Мы же к концу войны все еще обладали типами мин, которые наши противники и союзники имели в самом ее начале. Только к концу войны на наших минах появились противотральные устройства, причем их применение носило весьма ограниченные масштабы. Все это во многом обусловило те скромные успехи, которые имела наша МТА в качестве постановщика мин.

1.3.5. Радиолокационные станции

Собственно, радиолокационные станции не являлись специфическим оборудованием самолетов МТА, но мы тем не менее решили рассмотреть их отдельно, поскольку история их появления в авиации ВМФ все еще ждет своего исследователя.

Работы по созданию самолетных радиолокационных станций были начаты в 1940 г. в Специальном научно-исследовательском институте (СНИИ) по предложению НИИ ВВС и ве-

Тактико-технические характеристики мин, состоявших на вооружении советской МТА в 1932—1945 гг.

Марка, год принятия	Тип	Общий вес, кг	Габариты, мм	Вес ВВ, кг	Длина минрепа, м	Глубина места постановки макс. — мин., м	Минный интервал	Прибор срочности, сут/кратности, число импульсов	Высота, м/ скорость носителя, км/ч в момент сбрасывания
МАВ-1, 1933	якорная контактная	920	2670x950x950	100	100	100—20	30	-	600—3000/300
МАВ-2	парашютная	1420	3500x1034x950	230	130	142—30	55	-	600—4000/165
МИРАБ, 1936 г.	донная	280	1030x700x700	64	-	15—2	25	нет/нет	до 150/ до 300
АМГ-1, 1940 г.	индукционная беспарашютная	1070	3600x940x940	260	150	160—13	45	-	100—600/180—250
А-1-4, 1941 г.	якорная контактная беспарашютная	671	4310**x450x450	336	-	22—9	92	до 10/до 12	100—300/до 320
АМД-500, 1942	донная индукционная парашютная*	500	2800x450x450	300	-	30—3	70	тоже	от 300 до 300
АМД-1000, 1942	тоже	1000	3780x533x533	700	-	30—3	150	тоже	от 600 до 300
А-5, 1944	тоже	490	2000x400x400	290***	-	22—9	90	до 45/до 12	70—320 до 320

Примечания: * При оснащении специальным стабилизатором допускалась возможность сбрасывания без парашюта с высоты до 150—170 м и скорости не более 270—280 км/ч. ** Длина изделия с парашютом. Без парашюта — 2870 мм. *** По отечественным данным. По английским — 318 кг.

лись в двух направлениях. Первое, инициатором которого был А.Б. Слепушкин, базировалось на использовании дециметрового диапазона волн (15—16 см), поскольку это давало возможность создать аппаратуру с меньшими габаритами и весом и большей точностью обнаружения. Разработка получила шифр «Гнейс-1». Однако с началом войны и прекращением разработки и изготовления необходимой аппаратуры (генераторных ламп — клистронов) работы по созданию РЛС «Гнейс-1» были свернуты.

Второе направление, возглавляемое В.В. Тихомировым, базировалось на использовании метровых волн, как наиболее освоенных промышленностью. Преодолев серьезные инженерные трудности при разработке станции и размещении ее на самолете, к середине 1942 года этот коллектив изготовил опытный образец РЛС «Гнейс-2». Государственные испытания станции, установленной на самолете Пе-2, прошли успешно в июле того же года, а войсковые испытания в ВВС РККА — в феврале-мае 1943 г., после чего постановлением ГКО от 16.6.1943 ее приняли на вооружение. Параллельно в НИИ ВВС отработали вариант монтажа станции на самолете А-20. В дальнейшем именно на этом типе самолетов была сформирована 56-я авиационная дивизия истребителей дальнего действия, имевшая главной задачей ночной перехват немецких бомбардировщиков при ПВО важных объектов.

Командование ВМФ и морской авиации было криво заинтересовано в получении самолетов, оснащенных радиолокационными станциями. Из опыта крейсерских полетов торпедоносцев в 1942—1943 гг. следовало, что от 50 до 70% вылетов совершается впустую именно потому, что самолеты не могут обнаружить целей. Ситуация усугублялась тем обстоятельством, что все полеты на «свободную охоту» совершались в дни с низкой облачностью. С одной стороны, это позволяло торпедоносцу в случае встречи с вражескими истребителями нырнуть в спасительную облачность, с другой — резко ограничивало размеры просматриваемой полосы моря. Было очевидно, что результативность крейсерских полетов можно существенно повысить, если решить проблему надежного обнаружения целей при помощи технических средств обнаружения и целеуказания. Стоит подчеркнуть, что из всех родов ударной авиации ВМФ МТА, пожалуй, была единственным, который только и мог эффективно использовать РЛС: на штурмовике станция просто не помещалась по массо-габаритным характеристикам, для боевого применения бомбардировщиков требовались такие погодные условия, при которых дальность обнаружения целей самолетом-разведчиком заметно превышала аппаратную.

На вооружение авиации ВМФ станция «Гнейс-2» поступила несколькими месяцами позже, чем в ВВС РККА. 8.9.1943 своим приказом №00243 Н.Г. Кузнецов распорядился провести испытания самолета «Бостон» на базе Летно-испытательного института ВВС ВМФ в г. Баку в период 25.9—25.10.1943. 23 ноября появился приказ №00296, подводивший итоги испытаний и утверждавший реальные ТТХ станции: дальность обнаружения корабля водоизмещением более 1000 т при высоте полета 100—200 м — 7—9 км, ширина просматриваемой полосы — 8—10 км. Очевидно, результаты испытаний не вполне удовлетворили флотское руководство, поскольку с 16.12.1943 по 7.1.1944 их провели повторно. Станция испытывалась при работе на высотах от 50 до 3000 м. С увеличением высоты полета заметно снижалось влияние паразитных помех, возникавших за счет отражения от поверхности моря, что положительно сказалось на основных показателях. Теперь дальность обнаружения 1000-тонного корабля определили в 25 км, 60-тонного катера — в 8—10 км, а ширину просматриваемой полосы — в 20 км.

Официального приказа о проведении войсковых испытаний обнаружить не удалось, но они, несомненно, проводились на базе 1-го гмтал ВВС КБФ. По отчету ВВС КБФ за войну, первый комплект «Гнейс-2» появился на флоте в янва-

ре 1944 г. Торпедоносец А-20, пилотируемый самим командиром полка И.И. Борзовым, в ночь на 7.4.1944 в крейсерском полете в Рижский залив сумел обнаружить и потопить (по донесению) вражеский танкер в 12 000 т. Конвой противника был обнаружен сначала при помощи РЛС, а затем визуально на лунной дорожке, что и позволило осуществить атаку. 15 октября того же года тот же экипаж, по-видимому, на том же самолете продемонстрировал возможность успешного применения станции днем в сложных метеословиях (облачность 10 баллов, высота нижней кромки — 50—100 м, видимость от 100 до 500 м). Тем не менее, широкого распространения эти станции не получили — видимо, сказывались трудности с промышленным освоением, а также надежды, связанные с разработкой новой, более совершенной станции «Гнейс-5». К этому надо добавить, что даже те станции, которые имелись, в частях практически не использовались. Так, ни одна другая, кроме двух вышеописанных атак Борзова в 1944 г., не проводилась с использованием РЛС. Летчик 5-го гмтал ВВС ЧФ лейтенант В.И. Минаков перед ночным вылетом на «охоту» 8.6.1944 на Ил-4 распорядился снять с самолета антенну станции, чтобы она не создавала лишних проблем. Все это говорит о том, что, помимо конструирования и производства нового оружия и технических средств, командование должно еще распорядиться и о переподготовке летного состава. Кстати, и самому командованию необходимо ознакомиться с новой аппаратурой, чтобы представлять ее боевые возможности и особенности применения. Ведь если оно не будет ставить задачи летчикам с упором на использование возможностей новой техники, те так и будут воевать по старинке.

Тем временем вояку велась разработка новой модификации станции. 29.3.1944 увидел свет приказ Наркома ВМФ №0225 «О проектировании и изготовлении в НИИ-20 Наркомэлектропрома образцов и опытных серий РЛС для авиации и ВМФ». Он базировался на постановлении ГКО от 20 марта, так что имел наивысший приоритет выполнения. Одним из пунктов приказа значилось представить к полигонным испытаниям к июню 44-го «самолетную станцию для торпедоносцев обнаружения надводных целей «Гнейс-5м» (конструктор А.А. Фин). По заданию станция должна была иметь следующие ТТХ: дальность обнаружения эсминца — 30 км, подводной лодки — 10 км, определять пеленг на цель с ошибкой не более 5°, иметь возможность размещения на двухмоторном самолете и питаться от его бортовой электросети. НИИ-20 обязывался сдать флоту в течение первого полугодия 10, второго полугодия — 20 станций «Гнейс-5м». Выполнение заказа несколько затянулось, но 18.7.1944 очередным приказом предписывалось провести государственные испытания на базе НИИ-20 в течение 20 дней. Они завершились успешно и по плану распределения РЛС в IV квартале года ВМФ должен был получить пять первых комплектов. Испытания новой станции, по-видимому, снова проводились на Каспии. В приказе о принятии ее на вооружение (НК ВМФ №0069 от 19.4.1945) указывались основные ТТХ: дальность обнаружения транспорта 9—12 000 т — 36 км, корабля водоизмещением 750 т — 28 км, катера 50 т — 10,5 км, ширина просматриваемой полосы — 30 км, дальность обнаружения береговой черты — 60 км, наименьшая высота поиска, от 800 до 4000 м. На войсковые испытания новая станция попала в том же месяце. Проводили их на базе 1-го гмтал ВВС КБФ, который к тому времени оставался единственным действующим флотом. 27 и 28 апреля торпедоносец, пилотируемый Героем Советского Союза А.М. Гагиевым, дважды совершал торпедные атаки, отыскав цели в сложных метеословиях благодаря «Гнейс-5м», но успеха не добился. Таким образом, отечественная наука решила задачу обеспечения МТА радиолокационной станцией, обладавшей вполне удовлетворительными характеристиками, но произошло это всего за 20 дней до окончания войны.

ГЛАВА 2. СТРОИТЕЛЬСТВО МИННО-ТОРПЕДНОЙ АВИАЦИИ В 1931—1945 ГГ. И БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДО НАЧАЛА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

2.1. Строительство и боевая подготовка МТА в 1920—1930-е годы

О торпедоносцах в СССР говорили с самого начала 20-х годов, но до тех пор, пока на вооружение не были приняты первые системы высотного и низкого торпедометания, все эти разговоры не имели практического выражения. Например, 22.2.1930 Реввоенсовет утвердил «Наставление по боевому применению морской авиации», в 6-й статье которого вводилось деление морской авиации на истребительную, разведывательную, бомбардировочную и торпедоносную. При этом последняя существовала только в виде нескольких экспериментальных самолетов.

Попытку обогнать время предприняли в июне 1926 г., когда на Черном море сформировали 1-ю отдельную морскую миноносную авиаэскадрилью на самолетах ЮГ-1. Поскольку мины в том году на вооружение так и не были приняты, в октябре эскадрилья переименовали в 60-ю морскую разведывательную. В результате до весны 1931 г. торпедоносцами в ВВС РККА числились только те 2—3 машины («Хэнли», затем ЮГ-1 и ТБ-1), которые были переданы Остехбюро для проведения полигонных испытаний. Когда весной 1931 г. системы были доработаны настолько, что настала пора выдвигать их на войсковые испытания, выяснилось, что провести их возможно только при условии перевода самолетов и летчиков ОТБ в строевые части. В мае НИИ ВВС внес предложение организовать в составе 9-й авиабригады на Черном море «торпедную ячейку», куда вошел бы ТБ-1, имевшийся в Остехбюро, и еще один самолет данного типа, наряженный для Воздушных сил Черного моря. 25 мая начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис утвердил предложение, и без проволочек черноморцам в тот же день выделили новенькую машину. В июле «ячейку» переименовали в торпедный отряд, который использовали для испытаний нового оружия.

В середине 1932 г. постановлением Реввоенсовета сформировали уже первые боевые подразделения торпедоносной авиации. Все они создавались на базе уже существующих эскадрилий. В их число вошли 121-я морская тяжелобомбардировочная эскадрилья (тбаз) на Балтике (бывшая 62-я; по штату — 12 ТБ-1а), отряд в составе 124-й морской тбаз на Черном море (бывшая 63-я; 4 ТБ-1а) и 1-я тбаз (позднее именовалась 70-й и 109-й тяжелой) в составе Морских сил Дальнего Востока (12 ТБ-1 на колесах). В марте того же года эскадрилья, тогда еще имевшая 51-й номер, была переброшена в Хабаровск из Московского военного округа. Реально к декабрю 1932 г. ВВС РККА имели в общей сложности 11 самолетов, оснащенных для подвески торпед и мин: четыре на Черном море, столько же на Балтике и три на Дальнем Востоке. Для них на складах лежало 27 боевых торпед и четыре мины.

9.7.1933 РВС СССР принял постановление «О минно-торпедном вооружении ВВС РККА», в котором требовалось «придать самый быстрый темп практическому внедрению низкого и высотного торпедо- и минометания в Военно-Морском и Воздушном флоте». Этим постановлением вводились новые образцы минно-торпедного вооружения, оп-

ределялись рода морской авиации: разведывательная, бомбардировочная (обе на гидросамолетах, а последняя частично и на колесных самолетах), истребительная. Минно-торпедные части входили в состав бомбардировочной авиации. Этот документ как будто дал «зеленую улицу» скорейшему формированию нового рода морской авиации, но не тут-то было. Когда 4 октября начальник штаба ВВС приказал начать подготовку к формированию десяти эскадрилий (четыре на ТБ-1 и шести на ТБ-3), оказалось, что для ТБ-3 только делают два опытных моста, а самих самолетов не хватает даже тяжелобомбардировочным бригадам. Необходимого количества денег на мосты тоже нет — начальник ВВС Я.И. Алкснис урезал заказ впятеро. Тем не менее 29 декабря в округа поступает новый план — сформировать восемь эскадрилий (семь на ТБ-1 и одну — на ТБ-3). Почти все они должны были дислоцироваться на Дальнем Востоке. Две эскадрильи для Балтийского флота собирались базировать в Едрово, одну для Черноморского — в Севастополе. При этом черноморцам предложили поставить торпедные мосты на старые летающие лодки Дорнье «Валь», на которых ни мины, ни торпеды никогда и не пытались вешать.

Первые учения с применением торпедоносцев состоялись в октябре 1933 г. Учения проходили на Балтике по специальному постановлению Реввоенсовета под личным руководством заместителя Наркома по военным и морским делам М.Н. Тухачевского. В своем письменном докладе К.Е. Ворошилову он отмечал:

«На основании постановления Реввоенсовета СССР от 9 июля 1933 г. мною было проведено 8 октября 1933 г. опытное учение Морских сил Балтийского моря с целью определить возможности дальнейшего развития тактики морского боя и увеличения боевой значимости мелких судов, путем применения высотного бомбо- и минометания, низкого и высотного торпедометания, торпедных катеров, телеуправляемых торпед и дымовых завес...

Учение состояло из трех эпизодов.

1-й эпизод учения имел своей задачей разработку частного случая движения линкора в узкости.

2-й эпизод имел своей задачей: применением новых технических средств поставить свободно маневрирующий линкор в такое положение, когда он не мог бы использовать всей своей артиллерии и когда он подвергался бы одновременной атаке бомбардировщиков, торпедоносцев, торпедных катеров...

3-й эпизод состоял из опыта с радиоуправляемой торпедой Бекаури (РУТ). Опыт показал изумительную меткость торпеды.

Все учение в совокупности заставляет прийти к следующим выводам:

1. Применение новых технических средств морского и воздушного боя совершенно по-новому ставит вопрос о борьбе с линейным флотом, особенно в условиях относительной близости берега. Быстроходность линкора и мощь его артиллерийского вооружения могут уменьшиться, иногда почти сводиться на нет применением высотного и низкого торпедометания, высотной постановкой мин заграждения, атаками радиоуправляемыми торпедами и торпедными катерами.

2. Основным выводом из этого является необходимость форсированного создания мощного торпедоносного и минозаградительного воздушного флота, обратив на это дело в первую очередь все сухопутные ТБ-1.

3. Охранение линейного флота от атак с воздуха должно быть возложено на специальные суда, несущие на себе:



Один из создателей советской минно-торпедной авиации начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис

- а) авиацию, могущую в любой момент подняться в воздух для отражения атак противника;
- б) зенитные орудия...
- 4. В отношении материальной части: ...
- в) необходимо сконструировать специальный самолет-торпедоносец...

На самом деле все прошло далеко не так гладко, как об этом писал заместитель Наркома. 10 октября четыре ТБ-1а 121-й эскадрильи с торпедами и четыре с минами атаковали эсминец «Карл Маркс», изображавший финский броненосец «Вайнемейнен». Удар поддерживали летающие лодки-дымзавесчики С-62Б и легкие бомбардировщики Р-5, подавлявшие мелкие бомбы и пулеметным огнем зенитные средства. Ставилась задача поставить минную банку по курсу корабля, шедшего через проход в минном поле, сковать его маневр и атаковать торпедами. На практике же скоординированного удара не получилось.

Эсминец вышел с минного поля почти на десять минут раньше, чем появились ТБ-1а. Легкие бомбардировщики запоздали и не смогли изобразить подавление зенитных средств. Мины поставили не по курсу корабля, а левее на 3 кабельтовых. От момента падения мин в воду до их постановки на заданную глубину прошло 10–15 мин, причем сработала только одна МАВ-1 из трех сброшенных.

Торпедоносцы атаковали двумя парами, с севера и юга, под прикрытием дымовых завес. Северная группа появилась слишком поздно и слишком высоко, дым ее укрыть не смог. Поскольку Р-5 свою задачу не выполнили, зенитчики эсминца палили воем. Тем не менее одна из торпед северной пары, сброшенная с дистанции 5–6 кабельтовых, попала в правый борт под мостиком. Одна из торпед другой пары прошла немного впереди носа эсминца.

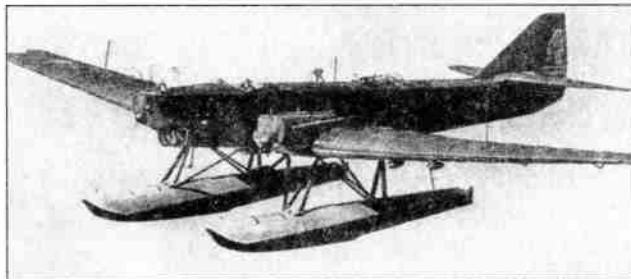
15 октября цель была крупнее — линкор «Марат». Самолеты с минами должны были связать маневрирование корабля перед ударом Р-5. Добавили истребительное прикрытие: ТБ-1а сопровождали четыре И-4. ТБ-1а сбросили пять мин, из них всплыли две. Обе банки поставили левее, чем нужно, на 3–4 кабельтова. Р-5 отбомбились довольно удачно: из 10 практических бомб одна попала прямо в линкор.

Опыт учений показал, что «динамическое воимизометание» в боевой обстановке вряд ли даст практический результат — мина спускалась на парашютах так долго, что даже огромный «Марат» успевал отвернуть от нее. Был сделан вывод: «Использование МАВ-1 как активного средства для связывания маневра морской цели в условиях комбинированного удара нецелесообразно...» Досталось и торпедоносцам. В своих выводах командующий Морскими силами Балтийского моря Л.М. Галлер записал:

«В результате проведенного опытового учения необходимо отметить:

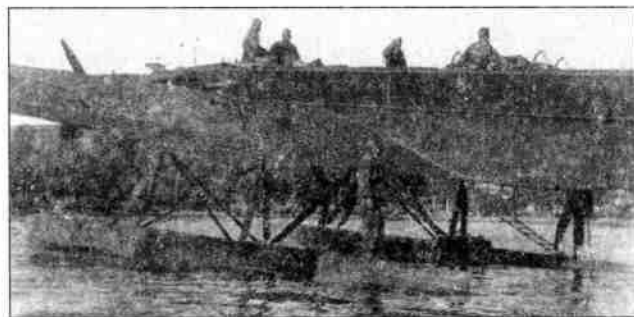
1. Минно-торпедное оружие, применяемое с воздуха, является мощным средством нападения во взаимодействии со своими линкорами и самостоятельно против линкоров противника...
7. Вероятность попадания 18" торпеды с самолета в свободном маневрирующий отдельный корабль мала...
9. Следует немедленно рассмотреть вопрос о самолете-торпедоносце, так как «ТБ-1» мало соответствует этому назначению.
10. Необходимо в дальнейшем значительно увеличить количество минно-торпедной авиации ВВС Балтийского моря...
12. Материальная часть авиаторпед проверена недостаточно».

В июне следующего года, во время летних маневров Балтийского флота, впервые осуществили групповую атаку с высотным торпедометанием. На «Марат» с разных направлений вышли 12 ТБ-1, сбросивших учебные торпеды ТАВ-15. Несколько из них при циркуляции поразили корабль.



Тем временем продолжались строиться все новые планы по развертыванию подразделений МТА. В конце 1933 г. появилось постановление СТО СССР «О мероприятиях по укреплению Амура и побережья Дальнего Востока». В соответствии с ним к ноябрю 1934 г. на Дальнем Востоке планировалось развернуть уже 11 эскадрилий! Быстрого роста парка намеревались достичь превращением в торпедоносные четырех крейсерских эскадрилий на КР-6, трех легко- и двух тяжелобомбардировочных на Р-5 и ТБ-3 соответственно. В соответствии с этим планом из Новочеркасска в Сучан перебросили 22-ю легкобомбардировочную эскадрилью на Р-5. 15.11.1934 эскадрилью передали в состав Морских сил Дальнего Востока, переименовали в минно-торпедную и разместили на аэродроме Ново-Нежино, которого, в сущности, еще не существовало. Личный состав занялся его обустройством. Новые самолеты Р-5Т доставляли в Приморье в разобранном виде, в ящиках по железной дороге. На место груз прибыл в начале 1936 г., личный состав приступил к сборке машин. На 1.9.1936 в составе МСДВ уже числилась 22-я минно-торпедная эскадрилья с 31 самолетом. Командовал ею майор Борман. Но когда в октябре в Ново-Нежино прибыла инспекторская проверка из Москвы, выяснилось, что часть далеко от боеготового состояния. Из 31 торпедоносца собрали только 16. Остальные оставались лежать в ящиках. Скучное оборудование аэродрома не позволяло не только эксплуатировать, но и удовлетворительно хранить самолеты в собранном виде.

Летчики, взятые из легкобомбардировочной авиации, умели пилотировать Р-5, стрелять и бомбить. Но они не имели никакого понятия об устройстве торпед, о технике и тактике их применения. Не умели ориентироваться над морем (а торпедоносцы должны были обходиться без летнабов-штурманов), читать морские карты, не могли отличить один корабль от другого. Учебное торпедометание не проводили — нечем. В эскадрилье не имелось ни учебных ходовых торпед, ни «болванок» для тренировки в правильном сбрасывании. Самолеты нельзя было использовать и как легкие бомбардировщики. На замки Дер-13 торпедной подвески можно было вешать бомбы весом 250 или 500 кг. Но использовать дорогие ФАБ-250 для учебного бомбометания казалось совершенно бессмысленным. Учились бомбить обычно дешевыми практическими цементными бомбами П-25. Но к Дер-13 они не подходили. В итоге начали кустарно монтировать бомбодержатели Дер-7 и проводку к ним. Факти-



Серийный ТБ-1П на стоянке у берега



Гидросамолет КР-6а на маневрах КБФ в 1936 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)

чески 22-я эскадрилья (переименованная позже в 26-ю) освоила Р-5Т только к середине 1937 г. На 1 декабря того же года в 26-й эскадрилье числилось 26 исправных машин и пять в ремонте. История 26-й эскадрильи достаточно типична для того времени. Грандиозные планы постоянно разбивались об отсутствие денег, отставание промышленности, постоянную экономии на подготовке личного состава.

Высшее руководство РККФ и ВВС РККА вполне отдавало себе в этом отчет. В 1934 г. на традиционном ежегодном заседании Военного совета РККА помощник командующего Морскими силами Дальнего Востока Г.П. Киреев прямо заявил: «*Но надо сказать, что в отношении морской авиации, в особенности в отношении специальных ее видов, как торпедной авиации, чувствуется недостаточное внимание к ней со стороны Управления Военно-воздушных сил, в особенности в смысле снабжения специальным хозяйством и оборудованием. В Морских силах ДВ имеется одно очень крепкое объединение торпедной авиации, активно желающее с флотом работать и полностью отдающееся этому делу, но оно этого сделать не может, в силу недостаточного технического снабжения и вооружения.*»

Реально на 1 сентября 1936 г. в составе советской минно-торпедной авиации имелось всего пять эскадрилий. 121-я на Балтийском море (12 ТБ-1а; Гребной порт), 34-я (12 ТБ-1а) на Черном море и три на Тихоокеанском флоте: 22-я (31 Р-5Т; Ново-Нежино), 109-я (12 ТБ-3; Романовка) и 30-я (Суходол; считалась крейсерской, но все ее 12 КР-6а были оснащены торпедными мостами). Все три тихоокеанские эскадрильи вместе с 32-й истребительной эскадрилей (27 И-15) образовывали 25-ю авиационную бригаду ВВС ТОФ.

В 1937 г. положение не сильно улучшилось. 34-я эскадрилья на Черном море (в Евпатории) сдала изношенные ТБ-1а и взамен получила Р-5Т. Поскольку одномоторных торпедоносцев эскадрилье полагалось 31 вместо 12 двухмоторных, а в наличии их не имелось, эскадрилью свернули в отряд. На Балтике

появилась 27-я минно-торпедная эскадрилья, но полученные нею Р-6а мостов не имели. Правда, на складах ВВС флота их числилось 14 штук.

Хуже всего дело обстояло с боезапасом. В 1936 г. на считавшемся приоритетным Дальнем Востоке на 65 самолетов имелось 20 торпед ТАВ-15, 40 ТАН-12, 10 боевых мин МАВ-1 и три учебных. Практических торпед с «мнущимися» боевыми отделениями и торпедоболванок не было совсем. При этом по штатам УВВС положено было иметь на складах по три торпеды и три мины на каждый ТБ-1, шесть торпед и шесть мин — на ТБ-3. На полнокомплектную эскадрилью Р-5Т требовали 150 торпед ТАН-12. Реальное количество намного уступало штатному. На 11.9.1937 на всю страну имелось 60 торпед 45-12АН, 30 — 45-12АВ, 63 — 45-15АВ и 30 — 45-12АВ. Мин было больше: 230 МАВ-1 и 171 МАВ-2. Вот куда собирались девать последние — совершенно непонятно. Нести их мог только ТБ-3. Но мостов для их подвески под эти гофрированные чудовища числилось всего 24.

Отсутствие практического боезапаса полностью срывало программу боевой подготовки. «Главнейшими общими недостатками, — докладывал в 1935 г. начальник Морских сил РККА В.М. Орлов на заседании Военного совета РККА, — в подготовке авиации являются: ... Невыполнение огневой подготовки воздушного торпедо- и минометания ввиду отсутствия соответствующего оборудования (отрабатывалось только маневрирование)». Спустя год В.М. Орлов говорил практически то же самое: «По торпедной и минной авиационной подготовке мы имеем большое отставание, правда, отчасти по причинам материального порядка: промышленность до сих пор еще не подала новых торпед 18-дюймовых. Отработка приемов воздушного торпедометания и минометания находится в зачаточном состоянии».

В 1937 г. Орлов был арестован за «вредительство», и теперь «в колокола бил» его преемник П.А. Смирнов: «Что касается авиации, то она то же самое с середины текущего года в значительной мере шагнула вперед. Однако слабым звеном в нашей авиации остается штурманская подготовка и знание своего противника. Мы считаем, что нам не удалось ничего сделать с нашей торпедоносной авиацией, и она остается к концу года в таком же плохом состоянии, как и была».

Чтобы завершить картину, необходимо сказать, что документов, регламентирующих боевое применение и подготовку МТА, долгое время не существовало. Первые разработки по теории использования торпедного оружия авиацией при низком торпедометании были сделаны специалистом НИМТИ В.И. Алферовым и помещены в курс боевой подготовки морской авиации в 1934 г. В создании курса также принимали участие И.И. Морозов, Н.А. Ребров и Г.А. Киселев. Вся разработка теоретических вопросов базировалась на способах стрельбы торпедами с надводных кораблей с учетом того небольшого практического опыта, накопленного в процессе боевой подготовки в частях авиации ВМФ. В дальнейшем А.М. Спиридонов в своей книге «Пособие к изучению курса низкого торпедометания с самолета-торпедоносца», изданной в 1938 г., теоретически обосновал выбор позиции для залпа и боевой курс с поворотом самолета. Только в 1939 г. Управлением ВВС РККА был издан курс низкого торпедометания (КНТ).

Все это позволяет сделать вывод, что спустя 15 лет после начала первых экспериментов по сбрасыванию торпед с самолетов и шесть лет после формирования первых подразделений, МТА фактически существовала только на бумаге. В подтверждение этого можно привести фрагмент доклада командующего ВВС КБФ заместителю Наркома ВМФ флагману 1 ранга П.И. Смирнову о состоянии авиации флота на 5.2.1938:

«Морская тяжело-бомбардировочная авиация.

105-я аб — Одна из старых частей ВВС КБФ (существует с 1930 года) и имеет в 2-х эскадрильях (121-й и 122-й. — прим. М.М.) старую, истрепанную материальную часть — ТБ-1 с 2 М-17 на поплавках (скорость 130—140 км/ч, потолок 2000—2500

мт). На весь летный состав бригады имеется всего 14 самолетов в строю и 6 самолетов с выработанным тех. ресурсом.

Народный комиссар обороны Маршал Советского Союза тов. ВОРОШИЛОВ, подводя итоги маневров КБФ в 1936 году, самолеты ТБ-1 назвал «старыми галошами», за их малую скорость и потолок.

Эксплуатация этих самолетов крайне затруднена из-за отсутствия на окружном складе и на складах центра запасных частей, а также большим количеством появляющихся после полетов разнообразных дефектов. Капитальный ремонт ТБ-1 стоит около 100 000 рублей, самолеты же сроков очередных ремонтов, из-за общей изношенности, не выдерживают.

На основании изложенного считаю безусловно необходимым перевооружить 121 и 122 аз 105 аб на самолеты СБ или ДБ-3п.

Сухопутная торпедная авиация.

27-я аз — торпедоносная эскадрилья не 30 летчиков имеет 5 самолетов Р-6, выпуска 1931 года, летно-тактические данные которых в настоящий момент настолько устарели, что они не пригодны даже как учебные самолеты для торпедоносной авиации. Самолеты сильно изношены, имели по несколько капитальных ремонтов. На сегодня остаток самолетного ресурса составляет 22%, в то время как для мирного времени он должен быть не меньше 50%.

Производство данного типа самолета давно прекратилось, и ни один снабженческий орган не имеет запасных деталей к этим самолетам. В ремонтных мастерских самолеты Р-6 простаивают до 5–7 месяцев из-за отсутствия необходимого материала для производства ремонта.

Считаю необходимым в кратчайший срок 27-ю аз перевооружить самолетами ДБ-3...

Абсолютное отсутствие боевых самолетов в скоростной бомбардировочной, торпедоносной и штурмовой авиации КБФ в дальнейшем становится нетерпимым и является необходимым в кратчайший срок вооружить части ВВС КБФ новыми боевыми самолетами».

И действительно, 1938 г. стал для МТА годом революционных перемен. Вкупе с поступлением на вооружение современного торпедоносца — колесного ДБ-3Т — в этом же году в ходе общего переформирования морской авиации и перевода ее на полковую структуру боевой состав МТА вырос с шести до десяти эскадрилий. Именно тогда впервые в документах и названиях новых полков вместо «торпедоносный» прозвучало название «минно-торпедный». Этот факт, а также формирование первых частей позволяло считать именно 1938 г. годом оформления минно-торпедной авиации в самостоятельный род авиации ВМФ, хотя ее статус как самостоятельного рода был определен только двумя годами позже — во «Временном наставлении по боевой деятельности минно-торпедной авиации». В 1-й статье этого документа говорилось:

«1. Минно-торпедная авиация предназначена для уничтожения кораблей противника, находящихся в базе и в море, путем торпедных атак и постановки активных и маневренных минных заграждений.

2. Дополнительными боевыми задачами минно-торпедной авиации являются:

- а) поражение живой силы противника на прибрежных участках фронта при противодействии высадке морского десанта;
- б) уничтожение ВВС противника на аэродромах;
- в) разрушение оборонных сооружений и объектов военно-морских баз и укрепленных районов».

Приказами НК ВМФ №0330 и 0331 от 25.4.1938 на базе 27-й минно-торпедной эскадрильи (аэродром Беззаботное) был сформирован 1-й минно-торпедный авиационный полк трехэскадрильного состава. Временно исполняющим обязанности командира полка стал помощник командира майор Е.Н. Преображенский. С ноября командиром части был назначен полковник В.П. Воробьев. Первыми командирами эскадрилий были: 1-й — капитан Зимов, 2-й — капитан Плоткин, 3-й — капитан Семенов. В ноябре сформировали 4-ю эскадрилью, командиром ко-



ДБ-3 1-го мтап на аэродроме летом и зимой (фото из архива Г.Ф. Петрова)



торой стал Преображенский. 105-я авиационная бригада тогда же была переформирована в 15-й морской тяжелобомбардировочный полк. Тем не менее ожидавшегося выпуска промышленности поплавокковой модификации ДБ-3 не последовало, в связи с чем полк в основном перевооружился на МБР-2, поменяв свое наименование на морской разведывательный авиационный полк. Только его 2-я эскадрилья получила колесные ДБ-3, которые, по-видимому, торпедоносцами не являлись.

Поставки новеньких ДБ-3Т дали возможность к концу 1938 г. развернуть 34-й минно-торпедный отряд ВВС ЧФ в 35-ю отдельную эскадрилью. 15.11.1939 приказом Наркома ВМФ №0026 она преобразовывалась во 2-й минно-торпедный авиационный полк пятиэскадрильного состава. Первоначально, правда, удалось сформировать только три эскадрильи, а две последние — только к осени 1940 г. Первым командиром части стал бывший помощник командира 4-го мтап ВВС ТОФ майор А.Г. Биба, командирами эскадрилий — капитаны Чумичев, Арсеньев, Скориков, Семенов и Костыкин.

Приказом командующего ТОФ №0047 от 20.6.1938 все три торпедоносные эскадрильи 25-й авиабригады ВВС ТОФ переформировывались в 4-й минно-торпедный авиаполк пятиэскадрильного состава. Местом базирования части стал аэродром Романовка.

Новые минно-торпедные полки не имели единого штата. Штаты имели только входившие в их состав эскадрильи (№ 030/162-Б). В соответствии с ним эскадрилья имела в строю 12 летных экипажей, и еще два имелось в управлении полка. Таким образом, пятиэскадрильный полк имел 62 экипажа и до 70 (с учетом запасных) торпедоносцев ДБ-3Т. Таких мощных частей торпедоносцев в то время не было ни у одной страны мира, за исключением морской авиации Японии.

В течение 1938 г. — первой половины 1939 г. полки были полностью перевооружены на ДБ-3Т, а после принятия на вооружение в 1939 г. новых авиаторпед 45-36АН и 45-36АВА приступили к боевой подготовке. Еще до того, как части закончили формирование и сколачивание, 1-му мтап пришлось принять участие в советско-финляндской войне.

2.2. Участие 1-го мтап в Советско-финляндской войне

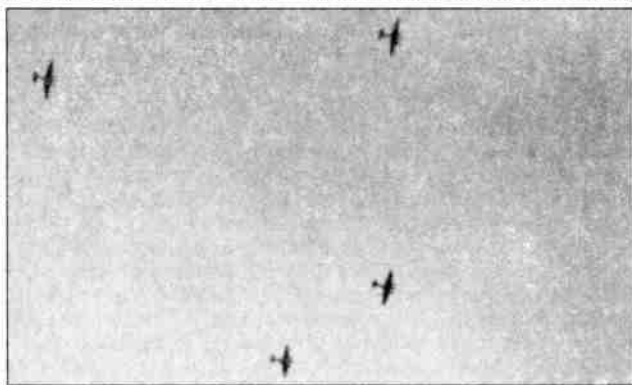
Советско-финляндская война стала прямым следствием начала Второй мировой войны и пакта Молотова—Риббентропа о разделе между СССР и Германией сфер интересов в Восточной Европе. Пользуясь резким ослаблением влияния Англии и Франции в данном регионе, Советский Союз попытался вернуть утраченное в результате Гражданской войны западное «стратегическое предполье», укрепив таким образом оборонноспособность своих границ на наиболее опасном направлении. Это была жестокая, холодная, но в высшей степени прагматичная политика, до определенной степени оправдывавшаяся сложившейся ситуацией. В соответствии с духом времени она осуществлялась под прикрытием коммунистических лозунгов, которые даже сейчас воспринимаются некоторыми историками слишком всерьез.

Когда переговоры с Финляндией о заключении пакта о взаимопомощи зашли в тупик, верховное руководство страны дало указание о подготовке плана военной кампании. Составлялся он в условиях крайней спешки, к тому же под влиянием шапкозакидательских (позднее их назвали «польскими», т.е. навеянными успехом Освободительного похода в Западные Украину и Белоруссию) настроений. Сопротивление Финляндии, население которой по численности равнялось населению Ленинграда, планировалось сломить за пару недель. В помощь Финляндии извне верили мало, хотя флот и получил в качестве главной задачи указание плотно заблокировать все финские порты. Задачи ВВС КБФ формулировались соответственно. В них входило: во взаимодействии с другими силами ВМФ уничтожить корабли противника (в первую очередь красу и гордость финского флота — броненосцы береговой обороны

«Ильмаринен» и «Вайнемаянен»), не допустить их ухода в нейтральные воды; принять участие в блокаде Финляндии, не допустить подвоза войск и снаряжения извне; обеспечить наши морские коммуникации и развертывание флота для содействия наступлению Красной Армии на Карельском перешейке. Успешному применению авиации флота способствовало и географическое положение Финляндии — для того чтобы достичь наиболее развитых в промышленном отношении южных районов страны, морским авиаторам было достаточно пересечь неширокий Финский залив. Действия против портов на западе Финляндии несколько упрощались тем, что буквально накануне войны КБФ получил целую сеть баз на территории Эстонии и Латвии, правда, на момент начала войны подразделения ВВС только приступали к началу переразвертывания на западные базы. Сухопутных аэродромов на арендованной территории Эстонии морская авиация не имела, а строительство аэродрома в районе Палдиски завершилось только к 18 декабря. Что до 1-го мтап, то он по-прежнему базировался на аэродромы Беззаботное, Клопицы и Копорье вблизи Ленинграда. Организационно полк входил в состав 8-й бомбардировочной авиабригады (командир — полковник А.Н. Суханов), куда кроме него входил также 57-й бап на самолетах СБ. В четырех эскадрильях 1-го минно-торпедного числилось чуть более пяти десятков ДБ-3. Командирами эскадрилий являлись: 1-й — капитан В.А. Голубь, 2-й — капитан П.П. Попок, 3-й — майор Н.А. Токарев, 4-й — майор Е.Н. Преображенский.

Первый день войны — 30 ноября — для летчиков 1-го мтап оказался весьма насыщен событиями. Два звена ДБ-3 были высланы для вооруженной разведки у вражеских берегов. Звено, производившее поиск в восточной части Финского залива, ничего особенно интересного не обнаружило, причем два из трех ДБ-3 с разведки не вернулись. В их число вошла и машина командира звена майора Бельского. Согласно официальной версии, бомбардировщики были сбиты зенитным огнем ПВО финской столицы, но более вероятной кажется другая причина невозвращения — они погибли, врезавшись в воду при попытке пробить облачность, высота нижней кромки которой в тот день в отдельных районах опускалась до 50 м.

В западной части залива — между Хельсинки и Турку — поиск вело звено командира 4-й эскадрильи майора Преображенского. Ему сопутствовала удача — в 12.30 броненосцы были обнаружены в шхерах западнее полуострова Ханко, причем самолеты звена сбросили на «Ильмаринен» свои ФАБ-100 с высоты всего 200 м, но промахнулись. Сказались отсутствие боевого опыта и внезапность обнаружения цели сразу перед собой. В 13.10 для удара по броненосцам вылетели восемь ДБ-3 3-й эскадрильи майора Токарева. В центральной и западной частях залива господствовала низкая облачность. Не обнаружив в указанном месте корабли противника (сразу после первой бомбардировки они сменили место стоянки), бомбардировщики направились к запасной цели — гавани Хельсинки. Бомбометание осуществлялось с высоты около 1500 метров, через «окна» в облаках. Неудивительно, что точность сброса оказалась крайне низкой и вместо порта бомбы (всего 15 ФАБ-500 и 30 ФАБ-100) упали в густонаселенный район города между Техническим университетом и автовокзалом. Удар оказался совершенно неожиданным для населения финской столицы и сопровождался сравнительно большими человеческими жертвами. 91 человек погиб и около 240 получили ранения. Возникший в городе пожар можно было видеть из Таллина на противоположном берегу залива. Фотографии разрушений в Хельсинки облетели передовицы газет всего мира и сыграли не последнюю роль в деле исключения СССР из Лиги Наций 14 декабря. Так, без всякого злого умысла, только в силу собственной теоретической и практической неподготовленности, безалаберности, мы, в сознании всего цивилизованного мира, встали на одну доску с варварами, разрушившими Гернику, Шанхай и Варшаву. Как



Советские бомбардировщики в небе Хельсинки



Результаты бомбардировки Хельсинки 30 ноября 1939 г.

факт, свидетельствующий об отношении нашего руководства к мировому общественному мнению, может рассматриваться награждение 3-й эскадрильи 1-го мтап орденом Красного Знамени, а ее командира Н.А. Токарева — званием Героя Советского Союза. Еще одно звено бомбардировщиков, вылетевших для атаки броненосцев, сбросило бомбы на Ханко. Другие ДБ-3, решавшие ту же задачу (всего самолеты этого типа произвели 30 ноября 27 самолетов-вылетов), бомбардировали береговую батарею на острове Русаре.

Эти сомнительные успехи обошлись флотским летчикам весьма дорого. Кроме двух ДБ, пропавших без вести, один разбился при посадке, а другой на взлете врезался в бомбосклад, что вызвало взрыв большой силы (погибли экипаж и три человека на аэродроме, еще 29 ранены; взрывной волной повреждены два ДБ, два И-16, по одному Р-5 и У-2).

На следующий день военные объекты в Хельсинки, Порво и Ловизе бомбардировали 22 ДБ-3. Летчикам эскадрильи Токарева снова выпала роль разрушителей финской столицы. На этот раз бомбардировке подверглись военные склады в окрестностях города, которые из-за сплошной облачности пришлось атаковать (сброшено 17 ФАБ-250) по расчету времени. По-видимому, расчет оказался неверен, так как неизбежные при данном методе бомбардировки потери финского мирного населения отсутствовали. Тогда же состоялось знакомство экипажей ДБ-3 с финскими истребителями — восьмерку, возвращавшуюся с бомбардировки Ловизы, безуспешно атаковали три «Бристоль» «Бульдога».

Кроме того, несколько звеньев «ильюшинских» вылетало на вооруженную разведку. Двум из них довелось атаковать одиночные транспорты, но главные цели — броненосцы — так и не были обнаружены. После налета 30 ноября они перешли в шхерный район близ Аландских островов, где оставались до начала периода ледостава — финское командование очень опасалось советского десанта на архипелаг, который в соответствии с условиями мирных договоров 20-х годов находился в демилитаризованном состоянии. С началом же боевых действий острова приобрели для финнов поистине стратегическое значение — вдоль их северного побережья проходила морская коммуникация Стокгольм — Турку, которая превратилась в основную водную магистраль, связывавшую Финляндию со странами Западной Европы. Увы, командование КБФ не придало ей должного значения, в связи с чем авиация продолжала вести поиск транспортов в Финском заливе, в то время как ее главные цели находились гораздо западнее. Впрочем, действовать там с авиабаз под Ленинградом было бы крайне затруднительно. 2 декабря последовало указание о подготовке к боевой работе арендованного эстонского аэродрома в Палдиски, но продлившийся почти до начала 20-х чисел декабря период низкой облачности (высота нижней кромки от 100 до 400 м) и снегопадов спутал авиационному командованию все карты. В тот же день Главный морской штаб отдал указание о минировании с воздуха прибрежных вод противника, однако, как отмечалось в послевоенном труде «Советско-финляндская война на море», «новизна этого дела, неготовность к постановке материальной части самолетов ДБ-3, а главное же, нелетная погода, начавшаяся как раз 2 декабря, привели к тому, что эта постановка в декабре осталась невыполненной, несмотря на ее огромное оперативное значение».

3 декабря поступила директива Наркома обороны, действие которой Н.Г. Кузнецов распространил и на ВМФ. В ее тексте, в частности, содержались и такие указания:

«1. Впредь выпускать нашу бомбардировочную авиацию по дальним объектам только при высоте облачности не ниже двух тысяч метров.

2. Летному составу запретить бомбардировку с высоты менее двух тысяч метров.

3. При действиях авиации категорически и безусловно воспрещается бомбардировка городов и мирного населения, о чем довести до сведения каждого летчика».

Такова была запоздалая реакция нашего командования на несанкционированную бомбардировку Хельсинки и понесенные в первый день чувствительные потери, приписанные вражеской зенитной артиллерии. Указание это весьма отрицательно отразилось на точности бомбовых ударов, особенно если учесть тот факт, что к началу войны зенитная артиллерия противника была весьма слаба и не могла прикрыть значительную часть подвергавшихся налетам объектов. У некоторых пунктов ПВО и вовсе отсутствовала, но и их следовало бомбить с больших высот!

До 19 декабря самолеты части оставались прикованными к земле непогодой. За этот период произошло лишь одно достоянное упоминания событие — передача 2-й эскадрильи 15-го тяжелобомбардировочного полка (командир — капитан А.И. Иванов) в 1-й мтап, где она стала 5-й эскадрилей. После этого по состоянию на 1.1.1940 в части числилось 67 ДБ-3. Любопытно отметить, что командование ВВС ВМФ вовремя сообразило, что эта небольшая война может стать неплохой школой боевого опыта для морской авиации, и решило усилить авиацию КБФ «практикантами» из ВВС других флотов. Так, из состава черноморского 2-го мтап в советско-финляндской войне приняли участие экипажи капитанов Арсеньева, Семенюка, Фокина и лейтенанта Карбузанова, прославившиеся впоследствии в Великой Отечественной. Не меньшее число авиаторов прибыло и из 4-го мтап Тихоокеанского флота.

С установлением более-менее сносной погоды полк возобновил охоту на финские броненосцы. Утром 19-го на их поиск вылетели шесть ДБ-3, которые после провала своей миссии были вынуждены разрядиться по батарее на острове Русаре («по докладу экипажей остров горит»). Не дожидаясь данных первых звеньев, в 12.20 в воздух поднялось еще девять «ильюшинских». Они произвели безуспешный поиск в районе Ханко — Турку, после чего сбросили свой груз на последний из названных пунктов. По докладом, разрушению подверглись аэродром, судостроительный и оружейный заводы, что не подтверждается финскими данными. Интересно отметить, что практически одновременно со взлетом этой группы — в 12.07 — броненосцы в районе о. Корпо обнаружили МБР-2 10-й авиабригады, взлетевшие с эстонских аэродромов, но поскольку взаимодействия между различными частями отсутствовало, в 1-й мтап эти данные не попали. Только двум ДБ-3, летавшим во второй половине дня, удалось обнаружить один из кораблей в указанном районе, но сброшенные ими бомбы упали примерно в 100 м от борта, не причинив броненосцу никакого вреда.

Через день — 21-го — для удара по броненосцам вылетало 15 «ильюшинских», но только трем из них удалось отыскать цели, укрытые в шхерах. По докладом экипажей, ближайшие бомбы взорвались в 30 м от кораблей.

19 декабря впервые бомбардировщики 1-го мтап приняли участие в совместной с эскадрой КБФ операции по подавлению береговых батарей Бьеркского архипелага. В 12.45 шесть ДБ-3 атаковали батарею на м. Сааренпя, при повторном вылете — батарею на острове Торсаари. Эти, как и последующие бомбардировки береговых батарей были весьма слабо обеспечены разведывательной информацией, в связи с чем летчикам приходилось осуществлять площадное бомбометание по этим весьма хорошо замаскированным объектам. Зачастую груз сбрасывался на прикрывавшие главный объект зенитные батареи. В конечном итоге ни кораблям, ни бомбардировщикам КБФ не удалось уничтожить батареи, и захвачены они были ударом с суши уже после прорыва линии Маннергейма в феврале 40-го.

31 декабря задачи ВВС КБФ были уточнены. В качестве главной перед Основной группой ВВС, куда входила и 8-я бабр с 1-м мтап, ставилась помощь в продвижении левого фланга 7-й армии на Карельском перешейке. Это автоматически означало, что главными целями становились береговые батареи, узлы сопротивления (города и порты) и железнодорожные станции на Карельском перешейке и в восточной час-

Бомбовые удары самолетов 1-го мтап в Советско-финляндской войне

Тип цели	Объект	Число самолетов-ударов ДБ-3	Общий вес боевой нагрузки, сброшенной на цель с учетом самолетов других типов, т
Береговые батареи	Сааренпя	124	166,2
	Ронаниеми (две батареи)	114	148,5
	Койвисто	198	204,4
	Ристниеми	115	192,6
	Пуккио	188	204,4
	Тиуринсаари	9	15,4
	Лаппенранта	10	10
	Нурми	7	27,7
	Лоуко	25	24,8
	Вайниккала	19	17,9
Ж/д станции	Хельсинки	18	16,7
	Ловиза	28	29,4
	Котка	43	34,6
	Койвисто	25	132,4
	Выборг	20	18,2
	Ханко	8	61,9
	Турку	32	144,1
	Раума	24	87,5
	Мянтюлуото	29	63,6
	Броненосцы	34	73,6
Порты и города	транспорт в море	24	96
	Острова	6	45
	Сескар	6	6,2
Корабли и суда			

ти Финского залива. Действия в западной части залива, включая атаки на броненосцы, осуществлялись по остаточному принципу.

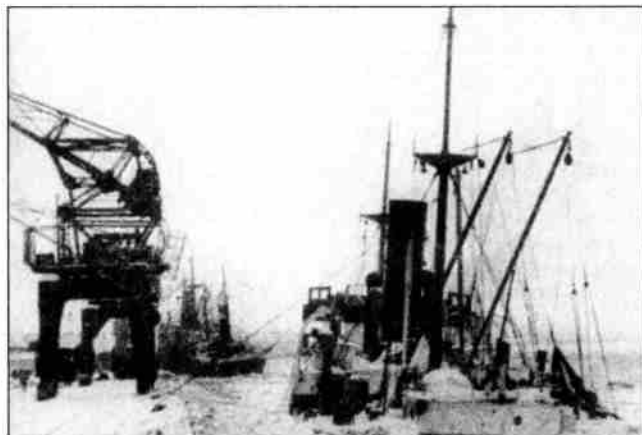
Погода в январе летчиков не баловала: с 1-го по 10-е господствовала низкая облачность со снегопадами и метелями, а с 15-го температура воздуха опустилась до -35° — -38° . Затем температура несколько поднялась, но с 22 января по 1 февраля вновь шел снег. Очередные периоды нелетной погоды имели место 5—8, 10—16, 21—25, 27—28 февраля, 3—12 марта. В промежутках между непогодой летчики 1-го мтап успевали совершить много вылетов, причем удары по батареям наносились массированно с широким применением тяжелых ФАБ и БРАБ-1000 (например, на батарею Сааренпя было сброшено 22, Ронаниеми — 35, Койвисто — 99 тонн бомб — это больше, чем сбросили ВВС КБФ за два первых года Великой Отечественной войны). Особых результатов эти действия не имели. Тому было несколько причин: во-первых, как уже отмечалось ранее, бомбометание велось со слишком больших высот — 4000—4500 м. Во-вторых, батареи имели хорошую инженерную защиту и маскировку. В-третьих, до 11 февраля части Красной Армии наступления не вели и, следовательно, не могли воспользоваться результатами бомбардировок, даже если они и имели какой-либо успех. После начала наземного наступления бомбардировщики частично переключились на города-порты и железнодорожные станции в глубине вражеской обороны. Следует подчеркнуть, что, несмотря на наличие мощных ВВС Красной Армии, которые сосредоточили только для действий на Карельском перешейке к 11.2.1940 1134 боевых самолета, объем задействования самолетов 1-го мтап по сухопутным целям был весьма значителен и в несколько раз превышал объем боевой работы на морском направлении. Именно в этом заклю-

чался один из ответов на вопрос, почему нам не удалось установить блокаду Финляндии.

Масштабы действий против портов и кораблей в западной части залива были не слишком велики, а результаты оценивались как совершенно неудовлетворительные, даже несмотря на тот факт, что летчики многократно превышали достигнутые успехи. Реально в течение декабря финны не потеряли от действий нашей авиации ни одного судна, в январе — пароход «Лео» (1243 брт; в Турку 1 января, позднее поднят и введен в строй), ледокол «Тармо» (тяжело поврежден в Котке 18 января), пароходы «Кайя» (452 брт; в Койвисто 19 января) и «Нотунг» (1133 брт; 24 января в Аландских шхерах). Из этих успехов к деятельности 1-го мтап можно отнести только повреждения «Тармо». Этот вооруженный ледокол был специально переброшен в восточную часть залива для продольвания фарватеров во льдах, чтобы предотвратить форсирование залива советскими танками. Утром 17 января он приблизился к острову Соммерс, где безуспешно обстрелял застрявший во льдах советский транспорт «Казахстан». Второго шанса наше командование ему не дало — днем 18-го в порту Котка судно последовательно атаковали три пары ДБ-3, которые сбросили на него 4 ФАБ-500 и 40 ФАБ-100. В результате прямого попадания одной ФАБ-500 в носовую часть последняя оказалась разрушена до грузовой палубы, а на судне начался пожар. 39 человек были убиты (только четыре тела удалось опознать), а еще 11 получили ранения. Финнам удалось справиться с огнем и к началу марта ввести ледокол в строй. В настоящее время «Тармо» сохраняется в качестве корабля-музея.

В этот раз командование 1-го мтап справедливо доложило об одержанном успехе, но число донесений с сильно завышенными результатами было столь велико, что составляло совершенно искаженную картину. К началу войны на самолетах ВВС КБФ отсутствовала фотоаппаратура, но когда командование с конца декабря добилось установки фотоаппаратов и начало осуществлять контроль над результатами по фотоснимкам, его настроение резко упало. Первое же фотографирование порта Турку, произведенное одновременно с ударом 31 декабря, показало, что в порту находится 12 транспортов и несколько эшелонов с 377 вагонами, причем 222 стояли под погрузкой. Чего после этого стоили многократные донесения о том, что база разрушена и выгорела дотла? 30 декабря с должности был снят командир 1-го мтап полковник Воробьев, а на его место назначен майор Ш.Б. Бедзиношвили. Одновременно из полка временно ушел Е.Н. Преображенский, которого назначили на должность командира 57-го бап.

Одним из наиболее интересных эпизодов участия 1-го мтап в войне, к тому же единственным, когда часть использовалась по прямому назначению, стали минные постановки.



Финский транспорт «Лео», потопленный советской авиацией в Турку 1.1.1940

Несмотря на то что впервые указание о минных постановках вблизи портов Западной Финляндии было отдано 2 декабря, потребовалось прямое вмешательство Наркома ВМФ, чтобы сдвинуть дело с мертвой точки. 29 декабря он распорядился «создать минную угрозу судоходству постановкой мин на узлах фарватера». Только 6 января командующий КБФ спустил указание ниже, распорядившись выделить из состава 1-го мтап 6 самолетов с хорошо подготовленными экипажами, группу минеров и необходимый техсостав для перебазирования в Палдиски. Для оказания практической помощи группе выделялись флаг-минер штаба ВВС КБФ капитан Баранов и начальник минно-торпедной службы авиации ВМФ майор Вейс. Командирами экипажей являлись капитаны Плоткин, Никитин, ст. лейтенант Макаров, лейтенанты Павлюк, Балебин и Тальянов. Группа получила название 3-й эскадрильи ДБ-3 10-й авиабригады (две первых эскадрильи летали на СБ), а ее командиром стал капитан Плоткин.

Теоретически минирование с воздуха не было новинкой для советской морской авиации; в варианте «миноносца» испытывался в свое время еще ТБ-1. Реально же опыта минных постановок в 1-м мтап никто не имел, кроме того, еще никто не пробовал проводить минные постановки зимой, при сплошном ледяном покрове или битом льду.

Трудности начались с того, что самолеты следовало оснастить специальными мостами — минодержателями. Авиационная промышленность их не выпускала. Выход из ситуации искали инициативным порядком еще до начала кампании летом 1939 года, изготовив требуемую подвеску в единственном экземпляре для испытаний. Об этом вспомнили уже в ходе войны, и оставалось надеяться лишь на ремонтников Кронштадта. Те с задачей справились, за пару дней изготовив необходимого количество устройств.

Наземный шезлонг с 50 минами МАВ-1 прибыл в Палдиски 14 января, а самолеты смогли перелететь только 19-го. В тот же день состоялся разведывательный полет, но при подготовке к вылету на минирование выяснилось, что тележки для транспортировки мин были отправлены из Ленинграда на грузовиках, которые безнадёжно застряли в снежных заносах. Пришлось на месте взяться за изготовление специальных бревенчатых саней, на которых мины перевезли со станции на аэродром. Сами МАВ-1 доверия со стороны минно-торпедной службы совершенно не вызывали. Чтобы исключить случаи отделения мин от якоря после постановки, они подлилили штоки гидростатов, сняли лопатку механизма отделения мины от якоря, а образовавшееся отверстие забили льдом, который, по расчетам, должен был застрять после попадания в воду. Пытаясь добиться максимальной точности минометания, высоту сброса решили снизить с 600 до 500 м, а метровый парашют во избежание выдувания из-под козырька подвязали шнуром. «С внесенными изменениями мина «МАВ-1», — писал специалист по минному оружию Б.А. Денисов, — не была опробована постановкой в море, а прямо использована для боевых целей. Это обстоятельство, конечно, могло сказаться на качестве минных постановок и являлось существенным недостатком в эксплуатации минного оружия в авиации. При проведении нормальной боевой подготовки по минному оружию все указанные недостатки могли быть своевременно выяснены и устранены».

В конечном итоге первую постановку провели только 29 января. В течение дня в ледовый фарватер, ведущий к Турку, звеньями Плоткина и Никитина было сброшено 9 МАВ-1. Из этого числа только четыре приводнились прямо на 25-метровом фарватере, остальные пять упали на лед, причем две из них взорвались. Лежавшие на льду парашюты привлекли внимание финнов, что визуально наблюдалось самими летчиками уже при втором вылете. Впрочем, скрытность постановки значения не имела, поскольку ее главной целью было заставить противника отказаться от использования фарватеров именно под угрозой потерь от мин. Тральить их обычным способом не

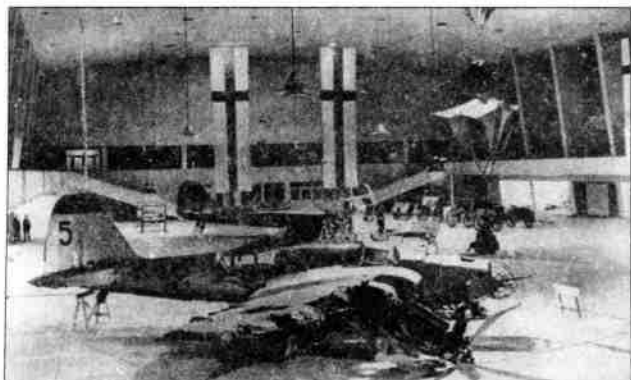
представлялось возможным, поскольку тральщик не смог бы пройти из-за льдов, а пускать впереди него ледокол означало бы потерю последнего. Финны придумали другой выход. Вскоре воздушная разведка выяснила, что подвергшийся минированию фарватер брошен и замерз. Тем временем ледоколы приступили к прокладке новых маршрутов. Пока шел этот процесс, транспорта выгружались на лед, причем в одном из таких импровизированных портов 5 февраля СБ 10-й авиабригады удалось тяжело повредить шведский транспорт «Вирго» (856 брт), который затонул на следующий день.

Вторая постановка (12 МАВ-1) состоялась 2 февраля, а на следующий день — третья (9 мин). Район действий эскадрильи Плоткина значительно расширился: теперь она ставила мины на подходах к портам Поры, Раума и в районе о. Богшер восточнее Аландских островов. Действия самолетов-миноносцев проходили в условиях абсолютного господства в воздухе. Далеко от районов их действия находилась и зенитная артиллерия противника. «Чистота неба» расхолаживала. Финны, однако, не собирались мириться с тем, что перевозки на жизненно важных для страны грузов оказались под угрозой срыва. Еще во втором вылете, 29 января, миноносцы подверглись атаке «Гладиаторов» или «Бульдогов», но отогнать их для стрелков ДБ-3 не составляло труда. Финское командование сделало соответствующие выводы, и 3 февраля устаревшие бипланы уступили место четверке «фоккеров» D.XXI. Итог — два ДБ-3, чьи экипажи возвращались с постановки у Раума и «привыкли к безнаказанности, <...> считали, что раз прошли Аландские шхеры, то уже дома», были сбиты в районе между островами Корпо и Утё. Погибли экипажи командира звена капитана Никитина и ст. лейтенанта Макарова, а самолет Балебина вернулся на базу с 60 пробоинами. После этого, если не считать постановки трех мин 9 февраля в районе Раума, дальнейшее минирование было временно прекращено.

Такой значительный успех финских истребителей в первом же решительном бою не был случаен. Дело в том, что к тому времени истребительная авиация противника уже успела накопить необходимый опыт в борьбе с ДБ-3 из Особой авиационной группы комбрига Кравченко, также базировавшейся на эстонские аэродромы.

Как писалось в труде «Советско-финляндская война на море», «*вначале, когда самолет «ДБ-3» имел в задней кабине только одного стрелка, противник практиковал демонстративные атаки одиночными самолетами, нападая на «ДБ-3» сзади и сверху, в то время как основные группы истребителей атаковали бомбардировщиков снизу и сзади. Демонстративные атаки отвлекали внимание стрелков-радиостов от направления главной опасности и приводили к потерям бомбардировщиков*». Одновременно выявились большие дефекты в оборонительном вооружении ДБ-3. Обстрел не был круговым, имелись многочисленные мертвые зоны. Носовая установка не могла стрелять в стороны под большими углами. Средняя турель не поражала зону за оперением. Но самым уязвимым местом являлась нижняя точка — малоподвижная, с очень узким сектором обстрела и плохим обзором. И верхнюю турель СУ, и нижнюю ЛУ обслуживал один человек — стрелок-радиост. Чтобы перейти от одной установки к другой, ему надо было спуститься вниз и встать на колени. Все это время стрелок не видел, что творится вокруг. На практике зачастую нижний пулемет крепили намертво, радиост постоянно находился в верхней турели и дергал за спусковой крючок веревкой или в лучшем случае самодельной тягой. Разумеется, эффект от использования ЛУ подобным образом был чисто психологическим. Вторые стрелки были введены в состав экипажей ДБ-3 1-го мтап только с 20-х чисел февраля.

В течение перерыва в постановках между 3 и 19 февраля эскадрилья Плоткина использовалась в качестве обычных горизонтальных бомбардировщиков и добилась на этом поприще определенных успехов. Особенно удачным оказался налет днем 18 февраля на порт Мянтюлюто близ Турку. Восемь



Финские трофеи «зимней войны». В правой части экспозиции на втором плане — авиационная мина МАВ-1 с выпущенной парашютной системой

ДБ-3 сбросили на разгружавшиеся в порту суда 78 ФАБ-100 и серьезно повредили пароходы «Ригель» (1739 брт; частично выгорел в результате попадания одной авиабомбы), «Боре III» (1133 брт; ремонтировался в Турку до мая 1941 г.) и «Боре IV» (1659 брт). К сожалению, этот сравнительно крупный результат оказался разовым событием на общем блеклом фоне блокадных действий. Достаточно сказать, что за время войны в финские порты прибыли или покинули их более четырех сотен судов, так что потопление нескольких пароходов, тем более под занавес боевых действий, не могло оказать существенного влияния на ситуацию.

Постановки возобновились 19 февраля, после того как 15-го эскадрилью в Палдиски пополнили два новых звена ДБ-3 и прибыла партия мин АМГ-1. В двух групповых вылетах 19-го и 20-го было выставлено еще 12 мин, половину из которых составляли новые мины Гейро. К тому времени воздушная разведка уже зафиксировала резкое сокращение судоходства, а с 20-го постановки были прекращены в связи с полным замерзанием фарватеров. Командование ВВС КБФ посчитало задачу выполненной, на самом же деле еще с 17 февраля начала функционирование ледовая автодорога Умео (Швеция) — Васа (Финляндия), существование которой наша разведка не смогла вскрыть до конца войны. Несомненно, что применение нами минного оружия значительно усложнило для противника проводку транспортов, заставило осуществлять ее днем, когда суда подвергались риску атак бомбардировщиков. Увы, последние слабо воспользовались предоставленными возможностями. Основной причиной этого являлась слабость 10-й авиабригады, которая помимо эскадрилий МБР и звеньев ДБ-3 располагала для ударов по судам всего двумя эскадрильями СБ. Большую

часть своих вылетов эти самолеты делали на порты Западной Финляндии, где их бомбы редко находили цели из-за противодействия зенитной артиллерии. В этом примере, как никогда, проявилось отсутствие четкого и последовательно реализуемого плана войны на море, слабость руководства ВМФ в решении оперативных вопросов.

Другим примером из этой же области стал новый тур борьбы с броненосцами, начавшийся с 20-х чисел февраля. По неведомой причине два этих корабля, еще 20 января прибывшие в Турку для усиления зенитной артиллерии порта и в течение месяца не вызывавшие интереса для советской стороны, вновь были указаны командованием в качестве первоочередной цели для налетов. Сообщения о том, что корабли могут выйти в море, чтобы помешать нашим действиям в восточной части Финского залива, можно было сразу отбросить. Броненосцы плотно вмерзли в лед в гавани Турку, а отсутствие у финнов современных и мощных ледоколов не давало возможности высвободить их из ледового плена в условиях крайне суровой зимы.

21 февраля с аэродромов под Ленинградом стартовало 24 ДБ-3. Столкнувшись со сплошным фронтом низкой облачности на 24-м меридиане, бомбардировщики повернули назад и сбросили свой груз на береговую батарею Пуккио. Тогда о задаче уничтожить «Ильмаринен» и «Вайнемаянен» напомнили 10-й авиабригаде. Она смогла выделить для этой цели только 7 ДБ-3 и 12 СБ под прикрытием 15 истребителей. Эти самолеты атаковали броненосцы днем 26 февраля, причем СБ пытались подавить зенитный огонь кораблей осколочными бомбами, а «ильюшины» — нанести главный удар сбросом 21 ФАБ-500. В реальности же получилось, что все малокалиберные бомбы упали с большим сносом относительно цели и никакого результата не дали, а ДБ-3, столкнувшись с мощной завесой зенитного огня из 105-мм зениток «Бофорс» (на каждом броненосце было по восемь таких орудий), отбомбились с высоты 3800 м весьма неточно. После удара группу преследовали финские истребители французского производства Моран MS-406, одному из которых удалось добить СБ, поврежденный зенитным огнем над портом. К счастью, его экипаж на следующий день был обнаружен и спасен МБР-2. Наши истребители оказались не в состоянии оказать достойный отпор противнику. После постановки на лыжи они с трудом поспевали за колесными СБ и ДБ-3, не то что за новейшими «моранами».

Следующий удар — 29 февраля — снова осуществлялся силами 10-й авиабригады. Предыдущий опыт учли, за счет отказа от группы подавления зенитной артиллерии несколько увеличили состав ударной группы. Для атаки одного броненосца выделялось девять СБ, другого — пять ДБ-3. Каждый ДБ-3 нес

Финские броненосцы береговой обороны «Вайнемаянен» и «Ильмаринен», вмерзшие на рейде Турку



Схема минных постановок, выставленных самолетами 1-го мтап в ходе Советско-финляндской войны

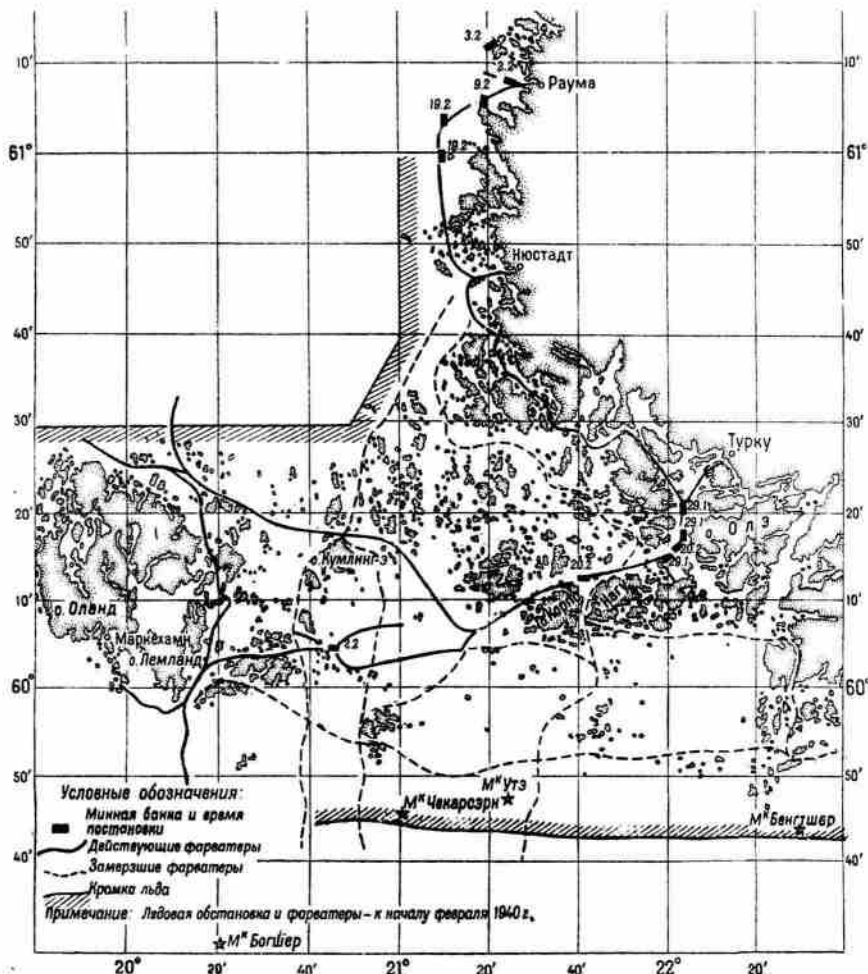
по три ФАБ-500, СБ — по две ФАБ-250 и три ФАБ-100. Их прикрывали 16 истребителей. Ситуация повторилась с той лишь разницей, что успех финской ПВО ограничился повреждением только одного СБ. Мощный зенитный огонь и атаки истребителей загнали наши бомбардировщики на высоту 4700—5100 м, откуда те не смогли добиться ни одного попадания. Долго лежать на боевом курсе было крайне опасно, целиться приходилось, что называется «навскидку», в результате чего ближайшие бомбы легли в 100—150 м от целей.

Стало очевидно, что для достижения успеха при горизонтальном бомбометании с большой высоты требуется принципиально иной набор сил, которого одна 10-я авиабригада обеспечить не могла. Требовалась поддержка главных сил 1-го мтап. Совместный удар наметили на 1 марта, но сложные метеоусловия вновь заставили 15 «ильюшиных», вылетевших из-под Ленинграда, разрядиться по береговой батарее.

Генеральная попытка пришла на 2 марта. План удара разрабатывался штабом ВВС КБФ, который выделил 11 СБ на подавление зенитного огня, а 19 ДБ-3 (в т.ч. пять из состава 10-й авиабригады) — для удара по броненосцам. Все это прикрывалось 24 истребителями. Накладки в операции, в которой принимали участие самолеты с двух удаленных друг от друга аэродромов, были практически неизбежны. Получилось, что СБ из Палдиски нанесли удар не за 3—4, а за 18 минут до удара основной группы «ильюшиных». Этого времени противнику хватило, чтобы поднять в воздух дюжину «моранов». Им удалось без потерь сбить СБ ст. лейтенанта Рязанова (экипаж погиб) и подбить «чайку» мл. лейтенанта Иванова (попал в плен). К «ильюшиным» вражеские истребители не прорвались, но здесь за всех отработали «бофорсы» броненосцев. Им удалось сбить ДБ-3 командира 1-й эскадрильи капитана Голубя* и убить осколками обоих стрелков на бомбардировщике лейтенанта Нимкова. В этих условиях обеспечить точность бомбометания вновь не удалось. Наиболее точно сброшенные бомбы (ДБ-3 обрушили на броненосцы 6 ФАБ-500, 9 БРАБ-500 и 41 ФАБ-250) легли в 50—75 м от борта целей.

Дальнейшие действия против броненосцев увязывались командованием ВВС КБФ с операцией по уничтожению финской истребительной авиации в районе Турку. Аэродромы ее базирования оставались неизвестными, следовательно, подавить ее не представлялось возможным. В перспективе планирова-

* Ранее считалось, что бомбардировщик погиб со всем экипажем, но теперь выяснилось, что это было не так. Финскими данными подтверждается, что он совершил аварийную посадку в районе Турку, а его экипаж — по крайней мере, летчик — попал в плен. Стрелок-радист В.В. Прокофьев (из экипажа капитана Никитина, сбитого 3.2.1940), находившийся в финском лагере для военнопленных в районе Турку, свидетельствовал, что капитан Голубь был убит финнами в плену. Сам же Прокофьев утверждал, что подвергся в плену жестокому пыткам, и после возвращения в СССР получил инвалидность 1-й группы (информация из «Исторического журнала 1-го гмтап 1938—1945»).



лось провести совместную операцию силами 10-й авиабригады и Особой группы комбрига Кравченко, сначала по уничтожению истребителей, затем — броненосцев. Объявленное днем 13 марта прекращение огня положило конец реализации этих замыслов.

Общий итог действий ВВС КБФ в войне трудно признать удовлетворительным. Это в полной мере относилось и к 1-му мтап. Большинство поставленных перед авиацией задач осталось не выполнено: броненосцы и береговые батареи не были уничтожены, блокада Финляндии отсутствовала. Потери против-



Командир 1-й эскадрильи 1-го мтап капитан Голубь, пленный возле своего сбитого самолета

ника в абсолютном выражении оставались довольно умеренными, в то время как морская авиация понесла весьма чувствительные потери. Для 1-го мтап они выразились в 17 самолетах и жизнях четырех десятков авиаторов. Правда, больше половины потерянных самолетов — девять — погибли в результате небоевых причин. Среди боевых на первом месте стояли истребители противника (пять), на втором — зенитная артиллерия (три).

В то же время нельзя считать итоги войны сугубо отрицательными. Она явилась первой со времен Гражданской войны

полномасштабной проверкой для оружия, военного искусства и Советских Вооруженных Сил в целом. Проверка эта вскрыла нашу глобальную неготовность к большой войне, к которой мы напряженно готовились в течение всего межвоенного периода. С момента окончания «финской» до начала Великой Отечественной оставалось 14,5 месяцев, за которые многое удалось исправить и улучшить. Трудно даже представить результаты 1941 г., если бы немецкому вермахту противостояла бы Красная Армия образца 1939 г.

2.3. Накануне

Временной промежуток между моментом окончания войны с Финляндией и началом Великой Отечественной был довольно коротким, но весьма важным с точки зрения завершения сколачивания частей МТА и поднятия уровня их боевой подготовки.

Не прекращались организационные изменения. Летом 1940 г. из состава 1-го мтап в 57-й бап были переданы три (1, 2 и 5-я) эскадрильи. Смысл перевода подготовленных летчиков-торпедоносцев в бомбардировочную авиацию остается непонятным и по сей день. Часть личного состава из 3-й и 4-й эскадрилий перевели во 2-ю, две других эскадрильи пришлось формировать практически с нуля из выпускников авиационных училищ весны и осени 1940 г. По состоянию на весну 1941 г. слабоподготовленные новые эскадрильи скромно именовались «высотными», а 3-я и 4-я старые — «низкими». С учетом того, что в части к моменту начала войны вообще не было экипажей 1-й линии, а остальные примерно поровну делились на 2-ю линию и учебные, личный состав 1-го мтап к началу войны представляется наименее подготовленным.

Лихорадило и командование полка. Приказом НК ВМФ №02686 от 20 августа 1940 г. командира полка полковника Бедзиношвили сняли с должности и уволили из рядов Вооруженных Сил с формулировкой: «За невыполнение и игнорирование указаний по борьбе с аварийностью, очковитательство и неудовлетворительную дисциплину в полку». Не повезло и его преемнику Герою Советского Союза майору Н.А. Токареву. Его сняли приказом №0226 от 19 марта 1941 г. за катастрофу ДБ-3, испытывавшего новую секретную аппаратуру «Форум» (катастрофа произошла 11 февраля; сведений о характере аппаратуры обнаружить не удалось). Новым командиром стал выпускник командного отделения Высших курсов усовершенствования начсостава авиации ВМФ майор Н.В. Абрамов, который до поступления на курсы командовал отдельной морской дальнейразведывательной эскадрилей ВВС ТОФ. На торпедоносцах он никогда не летал и овладеть ими не стремился, так что его пребывание на должности оказалось весьма непродолжительным.

Помимо боевой подготовки и переформирования, в июне 1940 г. полку довелось принять участие в операции по оккупации Эстонии. Главной задачей являлось недопущение бегства боевых кораблей и судов эстонских ВМС и подавление любого вооруженного сопротивления, если такое будет оказано. В ходе этой операции минно-торпедная авиация добилась сво-

ей, пожалуй, наиболее значимой воздушной победы — днем 14 июня сбили финский пассажирский Ju-52. Самолет, имевший собственное название «Калева» совершал рейс Таллин — Хельсинки. На его борту кроме экипажа находились американский и два французских дипломата, вывозившие посольские документы, а также два немецких и шведский бизнесмен и одна женщина. Обнаруженный в воздухе почти сразу после вылета парой ДБ-3 1-го мтап (ведущим пары был сам командир полка полковник Ш.Б. Бедзиношвили) «Калева» был сбит после отказа подчиниться требованию вернуться в Таллин, которое выражалось посредством предупредительных очередей. Большая часть дипломатической почты была подобрана патрулировавшей в заливе советской подводной лодкой «Щ-301». Впрочем, как мы знаем, четкое выполнение приказа вышестоящего командования не спасло Бедзиношвили от снятия с должности двумя месяцами позже.

Более стабильно осуществлялось сколачивание 2-го мтап ВВС Черноморского флота. Командира части не меняли, первые три эскадрильи оставались стабильными, оставшиеся две, правда, развернули только осенью 1940 г., и к началу войны они все еще не вышли из разряда учебных. Первые две эскадрильи являлись вполне боеговыми подразделениями (3-я к началу войны только заканчивала отработку низкого торпедометания отдельными экипажами). 10.11.1940 на учениях ЧФ они отличились при выполнении задач по торпедным и бомбовым ударам, в связи с чем получили благодарность и премию Наркома ВМФ. Ежегодные учения ЧФ в 1941 г. успели провести всего за несколько дней до начала войны (15–17.6.1941). На них отличились экипажи командиров эскадрильи Арсеньева, Чумичева, Семенова и командира звена Остроброда, которые сумели добиться попаданий практически торпедами в борт крейсера «Красный Кавказ».

По итогам боевой подготовки в 1940 г. 4-й мтап ВВС ТОФ смотрелся лучше своих балтийских и черноморских коллег, но в начале 1941 г. командование «поправило» это положение дел. 29.3.1941 Нарком ВМФ подписал приказ №0056, в соответствии с которым ВВС ТОФ предстояло развернуть 50-й смешанный бомбардировочный полк. В отличие от распространенной практики того времени, часть не формировалась заново, а фактически сводилась из уже существовавших эскадрилий: 2-й и 5-й 4-го мтап, а также 36-й отдельной бомбардировочной и 27-й отдельной эскадрильи ПВО (буксировщики мишеней). Эскадрильи нового полка соответственно получили номера с 1-го по 4-й. Впоследствии весь полк преобразовали в минно-торпедный. Что же касается 4-го мтап, то его 2-ю и 5-ю эскадрильи предстояло сформировать заново к ноябрю 1941 г. Реально же из-за начала войны это пришлось выполнить уже в июле, хотя это наверняка отразилось на качестве подготовки.

Каким же реальным уровнем боевой подготовки обладала минно-торпедная авиация к началу войны?

До 1939 г., когда на вооружение МТА наконец-то поступили серийные современные авиаторпеды 45-36АН и 45-36АВА, а также торпедоносцы ДБ-3Т, боевая подготовка МТА (далее — БП) если и велась, то на совершенно неудовлетворительном уровне. Это же подтверждается многочисленными высказываниями ответственных лиц на ежегодных заседаниях Военного совета РККА. Общеизвестно, что поворот в этом вопросе на-



Самолет «Юнкерс» Ju 52т «Калева» финской авиакомпания, сбитый ДБ-3, пилотируемым командиром 1-го мтап полковником Ш.Б. Бедзиношвили

Бомбардировочная подготовка в частях МТА в 1939—1940 гг.

Год	% выполнения плана БП	Общее количество бомбометаний	Среднее количество бомбометаний в течение года на один экипаж
1939	59	437	2
1940	76	2156	11,7

Минно-торпедная подготовка в частях МТА к высотному торпедометанию в 1939—1940 гг.

Флот	Год	% выполнения плана БП	Количество торпедных атак по движущейся цели (в т.ч. практическими торпедами)*	Количество торпедных атак по неподвижной цели (в т.ч. практическими торпедами)
ТОФ	1939	24	-	60 (8)
	1940	84	257 (33)	357 (108)
ЧФ	1939	25	-	84 (27)
	1940	58	-	186 (134)
КБФ	1939	36,8	-	44 (12)
	1940	52	-	308 (9)
Авиация	1939	28,6	-	188 (47)
ВМФ	1940	65	257 (33)	851 (251)

Минно-торпедная подготовка в частях МТА к низкому торпедометанию в 1939—1940 гг.

Флот	Год	% выполнения плана БП	Количество торпедных атак по движущейся цели (в т.ч. практическими торпедами)*	Количество торпедных атак по неподвижной цели (в т.ч. практическими торпедами)
ТОФ	1939	14,2	134 (0)	218 (42)
	1940	77	165 (0)	193 (9)
ЧФ	1939	25	3 (3)	90 (20)
	1940	45	35 (2)	360 (19)
КБФ	1939	36,8	-	71 (3)
	1940	43	-	315 (10)
Авиация	1939	25	137 (3)	379 (65)
ВМФ	1940	55	200 (2)	868 (38)

Примечание. * Остальные атаки выполнены торпедоболванками или бомбами (высотные торпедные атаки) и ракетами (низкие).

чался при Наркоме ВМФ Н.Г. Кузнецова. В своей директиве №12319с от 19.11.1939 он потребовал осуществлять БП круглый год без деления на периоды, начиная с того уровня, которого достигли экипажи в предыдущем периоде. Чтобы проанализировать состояние дел в этом вопросе, мы вычленили, по очевидным причинам, из многих видов подготовки лишь минно-торпедную и бомбардировочную. Теперь обратимся к цифрам (см. таблицы).

На инспекторской проверке НК ВМФ в 1940 г. 4-й мтап ВВС ЧФ получил оценку «удовлетворительно», два других полка МТА — «неуд». В то же время из четырех полков бомбардировочной авиации только один получил «тройку», а три других — оценку «хорошо». В качестве общего недостатка бомбардировочной подготовки ВВС ВМФ отмечались отсутствие тренировки в бомбометании по движущимся целям (за исключением ВВС ЧФ) и недостаточная тренировка в ночном бомбо-

метании с использованием осветительных авиабомб (в 1940 г. авиация ВМФ впервые в ходе БП использовала осветительные авиабомбы САБ).

Из приведенных данных очевидно, что, несмотря на резкую интенсификацию минно-торпедной подготовки, в 1940 г. она все равно оставалась на недостаточно высоком уровне. В «западных» флотах удалось выполнить чуть больше половины от запланированного количества высотных торпедных атак и чуть менее половины от числа низких. Средний балл повысился с «удовлетворительно» в 1939 г. до «хорошо» в 1940 г. При этом речь идет как о торпедных атаках по движущимся целям, так и о совершенно нереалистичных атаках на корабли, стоящие на якоре. Если же говорить только об атаках движущихся целей низкими торпедоносцами, т.е. основном способе атак в годы войны, то на его отработку в 1940 г. было отведено всего 200 из 2176 учебных атак (9%). При этом только две атаки — обе на ЧФ — были осуществлены практическими ходовыми торпедами. Вообще же из полков наименее подготовленным выглядел 1-й мтап ВВС КБФ. В нем вообще не отрабатывались торпедные атаки по движущимся целям, а процент выполнения плана БП имел наихудшие показатели. Несколько наверстать упущенное удалось в течение первых месяцев 1941 г. В отчете полка за первый год войны указывалось:

«Начало 1941 г. было переломным моментом в 1-м гвардейском (гвардейское звание полк получил только 18.1.1942. — прим. М.М.) мтап, когда он вплотную приступил к освоению своей специальной подготовки. В период январь — апрель месяца 1941 г. главное внимание уделялось организации специальных занятий с летным составом по отработке тренировочных полетов на торпедометание и минометание с практическими бомбами и ракетами. После очистки Финского залива ото льда эскадрилья приступила к интенсивному практическому сбрасыванию болванок и торпед. Всего сброшено 75 болванок и 5 ходовых торпед, что составляет 0,1 сброшенную торпеду и 1—3 сброшенных болванки на экипаж».

Даже из приведенной оправдательной цитаты можно сделать только один вывод: к началу войны пилоты минно-торпедных полков в основном обучались пилотированию самолета с торпедой, узнали, как она выглядит, практически отработали выход в торпедную атаку как с высотной, так и с низкой торпедой (точнее, болванками, их имитировавшими), но совершенно не отработали маневрирование и прицеливание при атаке движущейся цели. Всеми этими науками пришлось овладевать уже после начала войны!

Пару слов о минометании. Из-за отсутствия практических мин АМГ-1 все упражнения на КБФ и большинство на ТОФ отрабатывались бомбометанием. В течение года летчики 4-го мтап выставили всего 16 мин. Гораздо больше преуспели в этом виде подготовки летчики 2-го мтап ВВС ЧФ, на базе которых проходили полигонные испытания мин. Они в 1940 г. выставили 162 мины (83% от плана БП) с оценкой «хорошо».

Составители отчета по БП достаточно реалистично оценивали уровень подготовки частей. В своих «Выводах» они писали:

«1. Несмотря на некоторые достигнутые успехи, уровень минно-торпедной подготовки частей остается недостаточным.

2. Задачи, поставленные приказом НК ВМФ №0715 выполнены по высотному торпедометанию в полигонных условиях.

Техника приготовления практических образцов мин (ввиду их отсутствия), а также техника низкого торпедометания не отработаны, и овладение этим разделом БП остается задачей на 1941 г.»

Исходя из этого, приказом НК ВМФ №00300 от 29.12.1940 «По боевой подготовке на 1941 г.» и устанавливались основные задачи на обучение в наступающем году:

«4. В целях повышения боеготовности и улучшения качества боевой подготовки авиации...

б) в минно-торпедных полках существующую дифференциацию эскадрилий по высотно-низкому торпедометанию сохранить, подготовив по одной эскадрилье для действий ночью.

5. На учениях ВВС флота и летно-тактических учениях соединений и частей отработать:

а) взаимодействие торпедоносной и бомбардировочной авиации при совместном ударе по боевым кораблям и десантным транспортам в море под прикрытием истребительной авиации и наведении самолетами-разведчиками...

9. По минно-торпедной подготовке летному составу 1 года обучения овладеть высотным и низким торпедометанием днем по подвижной цели, с использованием дымовой завесы.

Летному составу 2 года обучения и старше — торпедометанием звеньями по маневрирующей цели, во взаимодействии с другими силами флота, днем.

Всему летному составу минно-торпедной авиации овладеть постановкой мин заграждения на фарватерах, в заданной точке моря и на пути эскадры (конвоя).

Кадрам и летному составу ночных эскадрилий освоить высотное торпедометание по движущейся цели в море и постановку минных заграждений в узкостях, на фарватерах, в заданной точке на море — лунной ночью.

Последние корректировки в области БП МТА были сделаны буквально за несколько дней до начала войны. В них обобщался первый опыт, накопленный в ходе совместных учений морской авиации с надводными кораблями, а также опыт боевых действий Второй мировой войны. Речь идет о решении НК ВМФ №0054 от 7.6.1941. Основными положениями документа были следующими:

- обучать как низкому, так и высотному торпедометанию, соотношение высотных и низких торпедоносцев изменить в сторону увеличения низких как 2:3 (ранее было 1:1);

- экипажи высотных торпедоносцев, кроме того, готовить к бомбометанию по наземным и морским целям, для экипа-

жей низких бомбардировочную подготовку максимально сократить.

Основными задачами на БП считались: для экипажей высотных торпедоносцев:

а) торпедные атаки соединений боевых кораблей в море во взаимодействии с бомбардировщиками и низкими торпедоносцами днем;

б) торпедные атаки больших конвоев в море;

в) дневное и ночное торпедометание по боевым кораблям и транспортам, сосредоточенным в гаванях и на рейдах;

г) бомбометание по боевым кораблям, транспортам и наземным объектам.

Для экипажей низких торпедоносцев:

а) торпедные атаки боевых кораблей и транспортов в море и базас самостоятельно и во взаимодействии с кораблями, высотными торпедоносцами и бомбардировщиками днем и ночью.

Задача отработки минометания являлась общей для всех экипажей.

Чуть раньше — приказом НК ВМФ №0256 от 7.5.1940 в действие было введено «Временное наставление по боевой деятельности МТА. Часть 1 — Применение торпедного оружия» — первый документ, регламентировавший вопросы боевого применения МТА. В нем на основе обобщения опыта первых учений с применением высотных и низких торпедоносцев определялись конкретные способы торпедных атак, устанавливались боевые порядки торпедоносцев, мероприятия по обеспечению их боевой деятельности, давались общие рекомендации по организации ударов по корабельным соединениям противника. При всех положительных моментах в данном документе содержались некоторые рекомендации, которые с

Боевой и численный состав МТА ВМФ к началу Великой Отечественной войны

Подразделение	Аэродром	Тип самолета	Количество машин	% остаточного моторесурса	1-я	2-я	Учебных	Всего	В т.ч. ночных
1-й мтап ВВС КБФ (данные на 9.6.1941)									
Управление	Беззаботное	ДБ-3	1/1	57,0	-	1	-	1	1
1-я (высотная)	тоже	ДБ-3ф	13/11	63,2	-	4	11	15	4
2-я (высотная)	тоже	ДБ-3	11/10	52,7	-	8	4	12	1
3-я (низкая)	тоже	ДБ-3	11/9	45,2	-	8	5	13	6
4-я (низкая)	тоже	ДБ-3	11/10	59,5	-	8	4	12	-
5-я (высотная)	тоже	ДБ-3ф	13/9	90,8	-	4	11	15	1
Итого			60/50*		-	33	35	68	13
2-й мтап ВВС ЧФ (данные на 25.5.1941)									
Управление	Феодосия	-	-	-	2	-	-	2	
1-я (низкая)	Карагоз	ДБ-3?	14/13	68	6	5	-	11	**
2-я (высотная)	тоже	ДБ-3ф?	14/11	87,3	3	9	-	12	
3-я (низкая)	Сарабуз	ДБ-3	15/11	45,2	1	12	-	13	
4-я (учебная)	тоже	ДБ-3ф?	15/9	82	-	3	9	12	
5-я (учебная)	тоже	ДБ-3ф?	12/9	86,3	-	3	9	12	
Итого			70/53***		12	32	18	62	
4-й мтап ВВС ТОФ (данные на 1.6.1941)									
Управление	Романовка	ДБ-3ф?	5/5	94	1	-	-	1	?****
1-я	тоже	ДБ-3?	14/12	76	1	4	8	13	?
2-я	тоже	ДБ-3?	14/12	76	1	4	8	13	?
4-я	тоже	ДБ-3?	14/11	64	1	6	4	11	?
Итого			47/40	-	4	14	20	38	?
50-й мтап ВВС ТОФ (данные на 1.6.1941) *****									
Управление	Ново-Нежино	ДБ-3?	-	-	1	-	-	1	?****
1-я аз	тоже	ДБ-3?	14/11	70	1	8	3	12	?
2-я аз	тоже	ДБ-3?	13/12	72	1	8	1	10	?
3-я аз	тоже	ДБ-3?	13/11	76,7	-	12	-	12	?
Итого			40/34	-	3	28	4	35	?
Итого за МТА			217/177		19	107	77	203	

Примечания. * По отчету полка на 22.6.1941 в части 34/31 ДБ-3 и 27/22 ДБ-3ф. ** 1-я эскадрилья полка считалась ночной, остальные — дневными.

*** По отчету полка на 22.6.1941 в части. **** Все эскадрильи полка — дневные. ***** Кроме того, в полку имелась 4-я аз на бомбардировщиках СБ.

позиций сегодняшнего дня могут расцениваться только критически. В частности, документ рекомендовал делить торпедоносцы на ударные и скользящие группы, причем последним разрешалось осуществлять торпедные атаки с таких курсовых углов и дистанций, которые практически на 100% исключали возможность поражения цели.

В заключение приведем последние отчетные данные о боевом и численном составе МТА к моменту начала войны.

Таким образом, к началу Великой Отечественной войны МТА представлялась довольно значительной силой, даже несмотря на то, что ее части были разделены между тремя флотами. По общему количеству самолетов она почти равнялась всей морской авиации берегового базирования таких мировых держав, как Англия или Франция к началу Второй мировой войны. В то же время сила эта была скорее номинальной, чем реальной. Более трети экипажей МТА составля-

ли учебные, но даже те, которые относились к 1-й и 2-й линиям, не успели овладеть ни низким торпедометанием по движущейся цели, ни минометанием. Случилось так, что из-за непростительно долгой задержки в принятии на вооружение современных самолетов и боеприпасов первым и последним годом боевой подготовки МТА стал 1940 г. Приобретенный в ходе нее опыт стал основой для решения НК ВМФ от 7.6.1941, которое в целом правильно намечало основные задачи на БП в последующий период. Несомненно, что 1,5—2 года планомерной БП в том же темпе, что и в 1940 г., могли превратить МТА в эффективное и мощное оружие ведения войны на море. Как известно, история не дала нам этого времени, в результате чего многочисленные упущения, сделанные в межвоенный период, приходилось наверстывать уже в годы войны, а слабость подготовки компенсировать массовым героизмом летчиков.

2.4. Подготовка кадров для МТА

В 30-е годы специального центра для подготовки кадров минно-торпедной авиации не существовало. Пилоты и штурманы заканчивали курс обучения как кадры морской разведывательной или бомбардировочной авиации, а подготовку в качестве торпедоносцев проходили уже непосредственно в боевых подразделениях.

Подготовку летчиков для всей морской авиации осуществляла Военная школа морских летчиков и летнабов (летчиков-наблюдателей — так тогда называли штурманов) ВВС РККА имени Сталина, которую в апреле 1937 г. преобразовали в Военно-морское авиационное училище. До 1931 г. оно дислоцировалось в Севастополе, а затем, до начала войны, — в Ейске. До 1938 г. училище в основном готовило кадры для гидроавиации, а в то время как подразделения колесных самолетов комплектовались кадрами, окончившими школы и училища ВВС РККА. С 1938 г. училище стало многопрофильным и начало готовить кадры для всех родов морской авиации, включая бомбардировочную и истребительную. В сентябре того же года авиации ВМФ передали школу морских летчиков Управления полярной авиации ГУСМП имени Леваневского (г. Николаев), которая тогда же была преобразована в Военно-морское авиационное училище летчиков наблюдателей. К началу войны училища начали приобретать специализацию: в училище им. Леваневского сосредоточилась подготовка летчиков для бомбардировочной и морской разведывательной авиации, в ВМАУ им. Сталина — для истребительной, хотя и там еще продолжали готовить летчиков для бомбардировщиков. В годы войны оба училища попали в эвакуацию. Училище им. Сталина в сентябре 1941 г. перебазировалось из Ейска в Моздок, а в 1942 г. — в село Борское Куйбышевской области. В Ейск оно вернулось в конце 1943 г. Училище им. Леваневского сначала отправили в Бердянск, а затем переадресовали на станцию Безенчук той же Куйбышевской области. Возвращение училища в Николаев состоялось только в октябре 1944 г. Необходимо подчеркнуть, что в течение всей вынужденной эвакуации авиационные училища даже не располагали морскими полигонами, где можно было бы отрабатывать применение мин и торпедного оружия.

Для накопления подготовленных кадров, а также повышения уровня подготовки летчиков, направляемых в боевые части, приказом НК ВМФ №0056 от 29.3.1941 на всех флотах, кроме Северного, были сформированы учебно-резервные авиационные полки: 1-й на ТОФ (аэродром Сергеевка), 2-й на КБФ (Клопицы), 3-й на ЧФ (Джанкой). Чуть раньше на флотах были сформированы запасные авиаэскадрильи, которые с началом войны развернули в авиаполки: 1-й на Балтике, 2-й на Черном море и 3-й на ТОФе. Тем не менее, боевые действия на западных морских театрах в летне-осеннюю кампанию 1941 г. приняли настолько напряженный

характер, что стало ясно: запасные авиачасти необходимо отвести в глубокий тыл, а командование ВВС флотов — максимально освободить от всех задач, не связанных с оперативным руководством. В июле—августе 1941 г. учебно-резервные полки были расформированы, а 1-й и 2-й запасные передислоцированы в Саранск и с. Борское соответственно. В октябре 1942 г. поближе к действующим флотам передислоцировали и 3-й зап — с аэродромов Фроловка и Сергеевка в Приморье на станцию Тайнча Карагандинской железной дороги. На базе ЗАПов в течение первой половины войны восстанавливали свой боевой потенциал потрепанные в боях авиационные части. Начиная с 1943 г. командование перешло к системе доукомплектования полков не в ЗАПах, а маршевым пополнением непосредственно в действующих флотах. Одновременно остро возросла потребность в расширении сети ВМАУ, поскольку, несмотря на значительные потери, боевой и численный состав авиации ВМФ продолжал неуклонно увеличиваться. В результате в 1943 г. 2-й зап влился в ВМАУ им. Сталина, а на базе 1-го зап развернули 3-е ВМАУ, специализированное на подготовке летчиков для штурмовой авиации ВМФ. Наконец, приказом НК ВМФ №0108 от 9.2.1944 на базе 3-го зап развернули 4-е ВМАУ, ориентированное на подготовку летчиков и штурманов для минно-торпедной авиации на самолетах «Бостон». С апреля училище начало перебазирование в Гудауту (Грузия), где имелся морской полигон для отработки сбрасывания торпед, бомб и мин. Именно на базе 4-го ВМАУ в первой половине 1944 г. осуществлял подготовку 13-й дбпав, а затем 36-й мтап.

С относительной стабилизацией сухопутного фронта в апреле—мае 1942 г. на всех действующих флотах были сформированы учебные авиаэскадрильи, предназначенные для доподготовки прибывающих из училищ пилотов с учетом специфики конкретного флота. В ноябре 1943 г. эти эскадрильи были развернуты в учебные авиаполки (1-й на КБФ, 2-й на ЧФ и 3-й на СФ). Одна из трех эскадрилий такого полка отвечала за доподготовку кадров для бомбардировочной и минно-торпедной авиации. Лишь после этого летчика отправляли в боевую часть, где ему предстояло еще раз сдать зачеты по теории и практике.

В описанном виде эта система подготовки сложилась к концу 1943 г., а до того допускала большое количество упрощений. Впрочем, за исключением скороспелого развертывания в начале 1942 г. 35-й и 36-го мтап, большинство остальных частей в 1941—1943 гг. комплектовалось летным составом, имевшим хорошую довоенную подготовку. Объяснялось это тем, что тогда в минно-торпедную авиацию попадало большое количество летчиков и штурманов из расформированных морских разведывательных эскадрилий. И наоборот, с конца 1943 г., когда многоступенчатая система подготовки

вроде бы сложилась, качество пополнений заметно снизилось. Тому виной «поточная» система подготовки, введенная в авиационных училищах с 1942 г. Суть ее заключалась в том, что летный состав выпускался из училища не по мере прохождения обязательного курса обучения, а по мере сдачи зачетов, которые можно было сдавать экстерном. Для недавших зачетов курс обучения повторялся. Такая система создавала «зеленую улицу» для молодых летчиков, рвавшихся на фронт, но одновременно не препятствовала другим становиться «курсантами Великой Отечественной», т.е. курсантами, всю войну проводившими в училище. УАПы тоже не имели

жестко установленных сроков доподготовки, нередко передавая молодых летчиков в части по мере потребности в пополнении. Но даже при условии «железного» выдерживания всех требований подготовка кадров все равно страдала серьезным изъяном — она практически не имела продолжения в виде боевой подготовки подразделений и частей, в ходе которых только и можно было отработать технику выполнения групповых атак на конвои противника, противозенитный маневр в составе группы. Именно это стало причиной недостаточной результативности торпедных и топмачтовых атак и больших потерь в 1944—1945 гг.

2.5. Развертывание МТА в годы Великой Отечественной войны

Подробные данные о каждой части МТА мы поместили в приложении №1. Здесь же мы проведем лишь краткий анализ самого развертывания.

Всего в разное время в течение войны в МТА числилось 11 авиаполков, одна эскадрилья и одно звено. Как известно, четыре полка существовали уже к 22.6.1941. После тяжелейших потерь летне-осенней кампании 1941 г. в обеих частях ВВС КБФ и ЧФ были расформированы 4-й и 5-я эскадрильи. Тем не менее, вскоре началось развертывание новых полков. Как это ни парадоксально, но наибольшее их число сформировали именно в тяжелейшем 1942 г. В марте в морской авиации создали Авиагруппу резерва Ставки ВГК (позднее преобразована в Особую морскую авиагруппу — ОМАГ), в состав которой вошли два новых минно-торпедных полка — 35-й и 36-й. Они формировались с февраля по июнь по штату 030/255-А, то есть имели всего две эскадрильи по девять самолетов и два самолета в управлении полка. В том же феврале 4-й и 50-й полки МТА ТОФ были переведены на штат 030/264 (три эскадрильи по десять самолетов, два самолета в управлении полка; экипажи самолетов из четырех человек). За счет высвободившихся эскадрилий развернули 49-й мтап, укомплектованный по тому же штату. В октябре на данный штат перевели 1-й и 5-й гвардейские полки ВВС КБФ и ЧФ, а несколькими неделями позже на Севере сформировали 24-й мтап аналогичного состава. Правда, тогда же МТА понесла и первые потери в боевом составе — отведенный для пополнения в тыл 35-й мтап в ноябре 1942 г. был переформирован в штурмовой и некоторое время спустя отправлен воевать на Балтику.

После этих бурных перемен МТА сохраняла стабильный состав до конца октября 1943 г. Затем в течение месяца с небольшим интервалом состоялось два важных решения: в составе ВВС КБФ сформирован 51-й мтап, чуть позже в состав 2-й мтад ВВС ТОФ включен 52-й дбап на самолетах

ДБ-3Б, который преобразовывался в минно-торпедный. Правда, этим же приказом из состава дивизии выводился 50-й мтап, которому уделялась роль стать первым в составе ВВС Тихоокеанского флота разведывательным авиаполком на колесных самолетах.

Последним пополнением МТА стал 13-й дбап, который был получен в результате реформирования 119-го мрап ВВС ЧФ. Первоначально полк числился дальнебомбардировочным, а его летчики готовились в качестве топмачтовых, но летом 1944 г., уже под занавес боевых действий на Черном море, самолеты 3-й эскадрильи оснастили торпедными подвесками. В марте 1945 г. весь полк был переведен на штат 030/264 и вскоре переименован в минно-торпедный.

Несколько слов хотелось бы сказать и о соединениях МТА. Все четыре ее дивизии (по одной на каждом флоте) были сформированы на основании приказа НК ВМФ от 9.7.1943 простым переименованием бомбардировочных авиабригад. К началу войны эти бригады объединяли все бомбардировочные и минно-торпедные полки ВВС каждого флота. Боевые действия показали, что такая организация является далеко не самой оптимальной. В начале 1943 г. в состав каждой бомбардировочной бригады (кроме ТОФ) было введено по одному истребительному авиаполку, призванному обеспечить сопровождения ударных машин. Постепенно бомбардировочные полки были выведены из минно-торпедных дивизий (кроме ВВС КБФ), после чего соединения достигли своей окончательной организации:

5-я мтад ВВС СФ — 9-й гмтап, 36-й мтап, 255-й иап;

8-я мтад ВВС КБФ — 1-й гмтап, 51-й мтап, 12-й гбап, 14-й иап, 21-й иап;

2-я гмтад ВВС ЧФ — 5-й гмтап, 13-й дбап, 11-й иап;

2-я мтад ВВС ТОФ — 4-й мтап, 49-й мтап, 52-й мтап.

Следует подчеркнуть, что практика боевых действий явно давала понять, что торпедоносцы нуждаются в обеспечении

не только со стороны истребителей. Для успеха массированных ударов по конвоям не менее важным являлось подавление зенитной артиллерии кораблей охранения. Решить эту задачу могли бы штурмовики, но их части объединялись в штурмовые дивизии, которые могли взаимодействовать с торпедоносцами только при проведении воздушных операций всеми силами ВВС конкретного флота. Даже когда это планировалось, достичь взаимодействия обычно не удавалось — части, размещенные на различных аэродромах под командованием разных командиров, стабильно нарушали плановые таблицы и прибывали в район атаки с нарушением графика. Именно



ДБ-3Б 1-го мтап в полете (фото из архива Г.Ф. Петрова)

это стало одной из главных причин слабой результативности северных и черноморских торпедоносцев в последнем периоде войны. Балтийским удалось найти выход благодаря тому, что часть экипажей в самих минно-торпедных полках была переподготовлена на топмачтовиков. Они смогли не только обеспечивать атаки торпедоносцев, но и показать себя эффективным средством нанесения ударов.

К моменту окончания Великой Отечественной войны МТА насчитывала в своем составе девять минно-торпедных полков. Всего авиадивизий в состав ВВС ВМФ на эту дату числилось 16, но это вовсе не означает, что минно-торпедная авиация составляла четверть всей авиации ВМФ. Более корректным будет подсчет по частям — полки МТА составляли 13% от общего числа 69 боевых полков ВВС ВМФ. К

началу войны этот показатель составлял 16% (четыре из 25). Несмотря на удвоение числа частей, прирост штатной численности экипажей МТА в абсолютном выражении за время войны составил довольно небольшую цифру — 88 (с 200 до 288 экипажей). Истребительная и штурмовая авиация имела куда более впечатляющий рост. Но следует заметить, что боевой потенциал МТА измерялся не столько количеством экипажей и самолетов, сколько их подготовкой. С этой точки зрения он в течение войны вырос многократно. В Великую Отечественную войну МТА вступила весьма сырым, только что закончившим свое организационное оформление, инструментом. К концу войны это была серьезная сила, с наличием которой противнику приходилось постоянно считаться.

Приложения к главе 2

Минные постановки 1-го мтап ВВС КБФ в советско-финляндской войне 1939—1940 гг.

Дата	Район	Число и тип сам.	Число и тип мин	примечания
29.1.40	р-н Турку (60.16,0/21.59,0)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	1 взорвалась при ударе о лед; обнаружена противником спустя неск. часов
29.1.40	р-н Турку (60.21,5/22.04,0)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	1 взорвалась при ударе о лед
29.1.40	р-н Турку (60.18,0/22.03,0)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	
2.2.40	р-н Пори (61.36,0/21.27,5)	6 ДБ-3	6 МАВ-1	
2.2.40	р-н Турку (60.00/20.47,5)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	
2.2.40	р-н Раума (61.08,7/21.23,5)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	
3.2.40	р-н о. Мянтюлуото (61.36,0/21.24)	4 ДБ-3	4 МАВ-1	
3.2.40	р-н Раума (61.12,0/21.20)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	при возвращении 2 ДБ-3 сбиты фин. ИА
3.2.40	р-н Турку (60.07,0/21.20)	2 ДБ-3	2 МАВ-1	
9.2.40	р-н Раума (61.06,1/21.18,2)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	
19.2.40	р-н Раума (61.05,0/21.08,0)	3 ДБ-3	3 АМГ-1	первое использование мин АМГ
19.2.40	р-н Раума (61.00,0/21.08,2)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	1 взорвалась при ударе о лед
20.2.40	р-н Турку (60.13,0/21.40,0)	3 ДБ-3	3 АМГ-1	
20.2.40	р-н Турку (60.17,0/22.00,0)	3 ДБ-3	3 МАВ-1	1 взорвалась при ударе о лед

Потери 1-го мтап ВВС КБФ в советско-финляндской войне 1939—1940 гг.

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
30.11.39	ДБ-3	аэр. Клопицы	разбит при взлете, взрыв бомб	?	л-т Чирьев	+++
30.11.39	ДБ-3	аэр. Копорье	разбит при посадке	?	ст. л-т Левченко	+, 1 чз, = 1 чз
30.11.39	ДБ-3	Фин. залива	п/б/в	БУ по ББО	м-р Бельский	+++
30.11.39	ДБ-3	Фин. залива	п/б/в	БУ по ББО	л-т Шульгин	+++
21.12.39	ДБ-3	р-н Раквере (Эстония)	разбит при вынужденной посадке	?	ст. л-т Бондаренко	жив
26.12.39	ДБ-3	Сааренпя	п/б/в (сбит ЗА?)	БУ по бер. батарее	ст. л-т Куликов	+++
11.1.40	ДБ-3	аэр. Беззаботное	разбит при взлете	?	к-н Маслюженко	=
3.2.40	ДБ-3	р-н о. Чекарсерн	сбит ИА	МП	к-н Никитин	+, 1 чз, 1 чз плен
3.2.40	ДБ-3	р-н о. Чекарсерн	сбит ИА	МП	ст. л-т Махаров	+++
18.2.40	ДБ-3	р-н о. Нерва	= ИА, сел на лед	БУ по ст. Вайниккола	к-н Иванов	=, + 1 чз
18.2.40	ДБ-3	р-н ст. Вайниккола	сбит ИА (п/б/в)	БУ по ст. Вайниккола	ст. л-т Барбакадзе	плен; + 2 чз?
18.2.40	ДБ-3	р-н ст. Вайниккола	сбит ИА (п/б/в)	БУ по ст. Вайниккола	л-т Храбров	+++
21.2.40	ДБ-3	р-н Копорье	отказ моторов, разбит при посадке	БУ	Селиверстов	жив
26.2.40	ДБ-3	р-н Пуккио	сбит ЗА	БУ по бер. батарее	м-р Щекутев	+++
1.3.40	ДБ-3	Копорье	разбит при взлете	?	л-т Тельнов	+, +1 чз, = 1 чз
2.3.40	ДБ-3	Турку	сбит ЗА ББО	БУ по ББО	к-н Голубь	плен — погиб в плену; +3
4.3.40	ДБ-3	Нарвский зал.	упал на лед	перелет из Палдиски	ст. л-т Павлюк в Беззаботное	+++

ГЛАВА 3. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

3.1. 1941 год

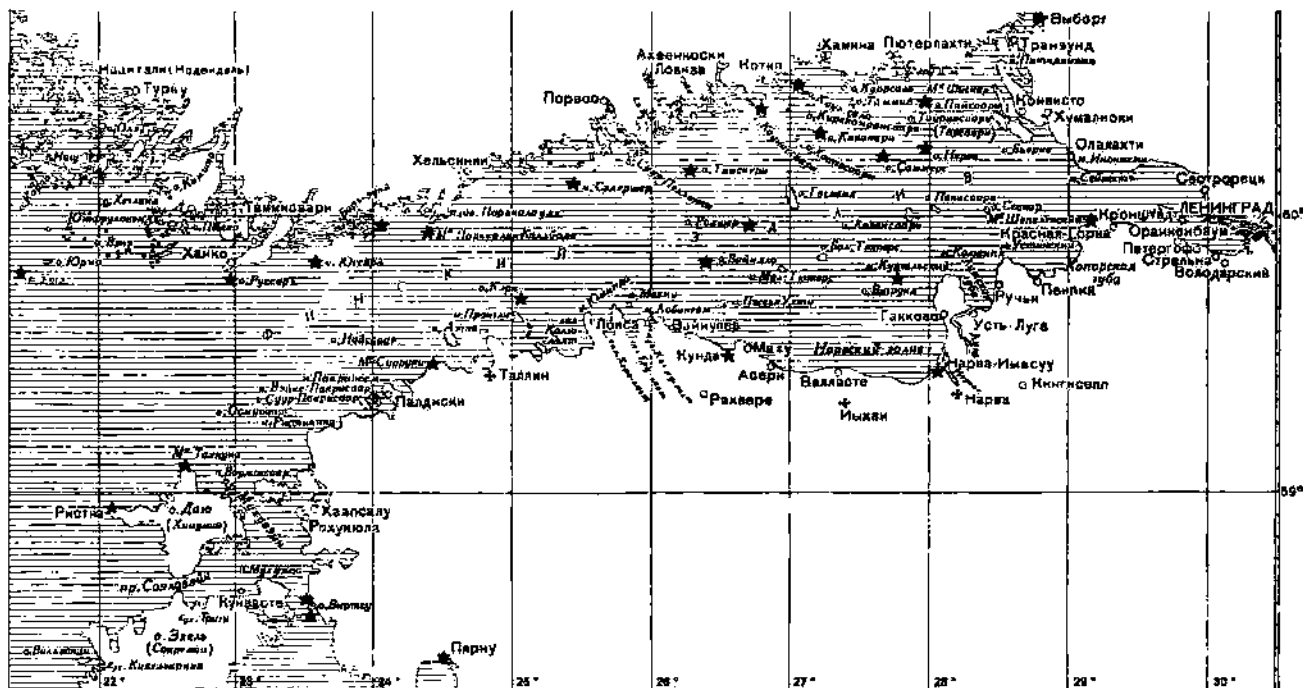
Согласно директиве Наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова №14846 от 26.2.1941 на случай войны с Германией Краснознаменному Балтийскому флоту предстояло не допустить высадки морских десантов на побережье Прибалтики и Моонзундские острова, совместно с ВВС Красной Армии нанести поражение германскому флоту при его попытке проникнуть в Финский залив, не допустить проникновения кораблей противника в Рижский залив, содействовать сухопутным войскам, действующим на побережье Финского залива и на полуострове Ханко, обеспечивая их фланги и уничтожая береговую оборону противника. Кроме вышеперечисленных задач, в каждой из которых морская авиация принимала то или иное участие, предусматривались действия против боевых кораблей и перевозок противника в районах вражеских баз. Главными объектами атак в средней и северной частях Балтийского моря определялись линейные корабли и крейсера, в базах и южной части моря — транспорты. Постановку мин на внутренних фарватерах планировалось производить после постановки мин подводными минными заградителями.

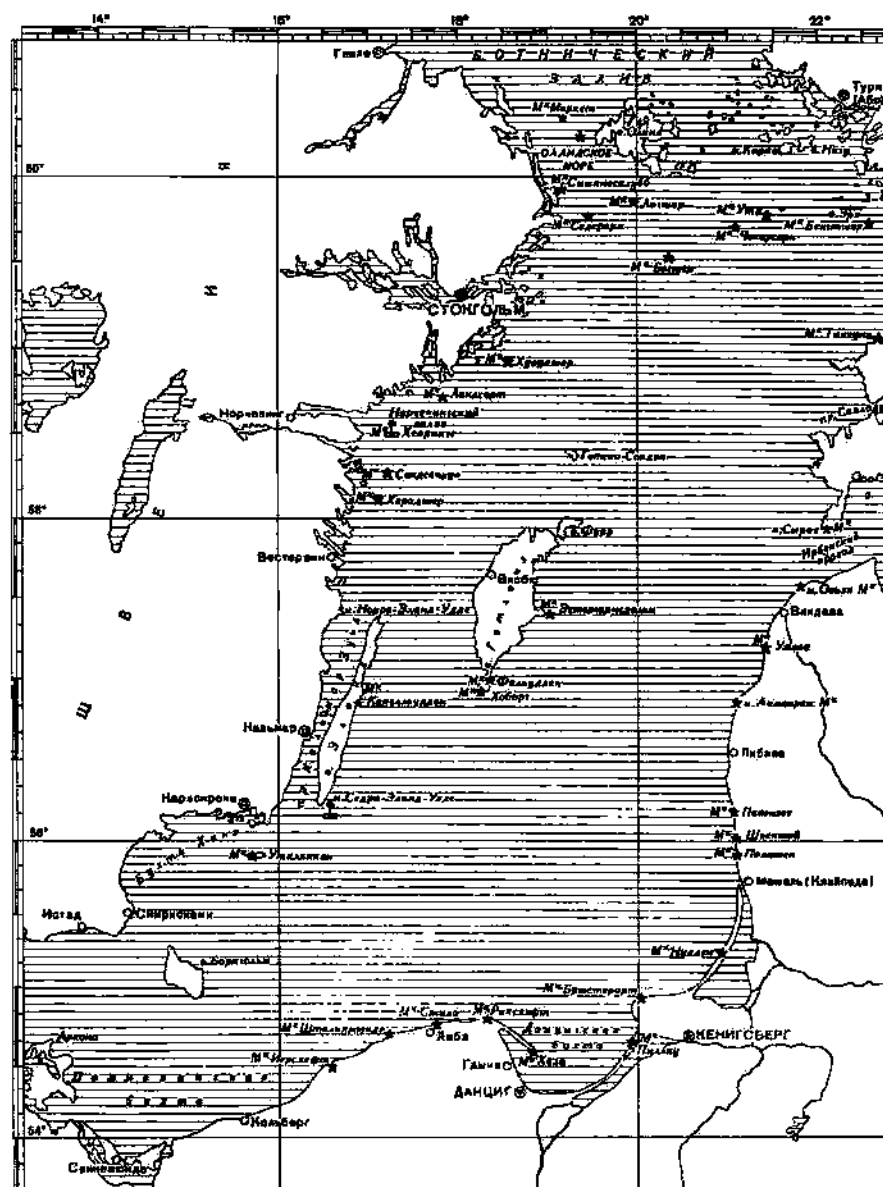
Необходимо отметить, что система базирования морской авиации на Балтике, принятая в мирное время, не соответствовала поставленным на военное время задачам. Укомплектованные дальними бомбардировщиками и торпедоносцами 1-й мтап и 57-й бап 8-й бабр находились на расположенных всего в нескольких десятках километров от Ленинграда аэродромах Беззаботное и Котлы. Строительство «западных» авиабаз задерживалось, на было на них и необходимых запасов бомб и ГСМ, так что командование сочло возможным для выполнения плана летной подготовки оставить полки на фактически тыловых аэродромах. Это обстоятельство избавило ВВС КБФ от последствий внезапного удара на рассвете 22 июня, что, впрочем, мало отразилось на последующей судьбе большинства пилотов и самолетов...

Июнь 1941 г. не стал для них боевым крещением — 1-й мтап принимал наименее активное участие в войне с Финляндией. Начавшаяся война в течение недели опрокинула предвоенные планы, хотя сначала, казалось, все будет как в 39-м. Первый боевой вылет самолетов полка пришелся на вторую половину дня 24 июня, и произошел он при несколько курьезных обстоятельствах.

Первые пять дней войны главные события на Балтике происходили вокруг нашей военно-морской базы в Либаве. Уже вечером 22-го на южных подступах к городу начались бои, а во второй половине дня 23-го противник внезапно атаковал базу с востока. Как это часто бывало в первые дни войны, командование базы временно утратило управление подчиненными силами, что привело к неразберихе и панике. В отсутствие четких указаний в ночь на 24-е был взорван минный склад, а в гавани затоплены эсминец «Ленин» и пять подводных лодок, не имевших возможности немедленно выйти в море. Ряд других кораблей и катеров самостоятельно вышли в море и направились к ближайшему порту в Виндаве. Оказавшись у порта на рассвете, они были приняты тамошней береговой обороной за противника, пытающегося высадить десант. Получив эту информацию, командование Прибалтийской ВМБ (штаб в Риге) проинформировало штаб флота и организовало воздушную разведку. Разведка доложила об обнаружении в 10.20 «миноносца и четыре транспорта» в районе мыса Ужава и еще двух транспортов в 10 милях южнее. Этого оказалось достаточно, чтобы штаб флота распорядился о нанесении массированного удара по «десанту» самолетами всех трех ударных авиаполков ВВС КБФ. Пока летчики готовились к вылету, катера и суда смогли обменяться опознавательными сигналами с батареями и войти

Схемы Балтийского моря (на с.53) и Финского залива (внизу)





в гавань Виндавы. В результате, не обнаружив обещанного десанта, летчики 1-го мтап, кроме 21 машины, под которыми были подвешены торпеды для низкого торпедометания, пошли на запасную цель — Мемель, где и сбросили свой бомбовый груз, а также две высотные торпеды. Эти две 45-36АВА стали единственными торпедами, израсходованными балтийской авиацией за первые 11 месяцев войны. Из 23 ДБ-3 и 9 СБ 57-го полка девять ДБ-3 бомбили Шилуте, такое же число — Мемель, а остальные вернулись обратно. 28 СБ 73-го полка (еще 15 вернулось на аэродром с бомбами) не могли достигнуть Мемеля из-за ограниченной дальности полета и сбросили свой груз на две рыбацьи шаланды в гавани Павилоста, который к тому времени уже был занят немцами. Над Мемелем противодействие нашим самолетам осуществлялось исключительно силами зенитной артиллерии (четыре батареи 75-мм = 13 стволов и две батареи 20-мм = 24 ствола; израсходовано 687 и 3248 снарядов соответственно), которая, при стрельбе на большие высоты, продемонстрировала свою полную неэффективность, хотя немцы и посчитали один бомбардировщик сбитым. Прав-

да, два ДБ-3 1-го мтап оказались разбиты при посадке — один при вынужденной, другой скапотировал на таллинском аэродроме. С воздуха эффект бомбардировки выглядел настолько впечатляюще, что вечером тех же суток командующий ВВС КБФ генерал-майор В.В. Ермаченков доложил начальнику штаба КБФ адмиралу Ю.А. Пантелееву:

— Товарищ начальник штаба! Военно-морской базы Мемель у фашистов больше нет!

— Куда же она девалась?

— Мы все там разбомбили...

Мемель, конечно же, никуда не делся, тем не менее его бомбардировка не прошла незамеченной. По немецким данным, в городе погибло 23 гражданских (в том числе 13 военнопленных — по всей вероятности, польских и французских), многие получили ранения (в т.ч. 15 — тяжелые), а еще 250 лишились крыши над головой. Потери военнослужащих составили одного убитого (зенитчик отдыхал в деревянном доме на косе Куриш-Нерунг, когда на дом упала парашютная торпеда), одного тяжело и трех легко раненных. В гавани пострадал пароход «Хернум» (1467 брт), в 10—20 метрах от которого взорвались две бомбы. На судне вышел из строя вспомогательный двигатель, потек котел, были повреждены руль, винт, открылась небольшая течь. Поиски деталей парашютных торпед, которые немцы приняли за новое, возможно не известное им ранее оружие, заняли несколько дней. Вряд ли какой-либо другой налет советской авиации на немецкий город в июне 1941 г. имел такой резонанс.

Сходство со сравнительно спокойными временами «зимней войны» продолжало усиливаться и в последующие дни. С утра 25 июня целями для бомбардировщиков Балтфлота стали аэродромы и базы Финляндии, шестерка торпедоносцев вылетала для безуспешного поиска финских броненосцев береговой обороны. Хотя формально после нападения Германии на СССР эта страна осталась нейтральной, на деле она не только предоставила свои военные объекты для действий против соседа (в частности, «Юнкерсы» КФГр 806, пытавшиеся на рассвете первого дня войны заминировать Ленинградский морской канал и разбомбить шлюзы Беломор-Балтийского канала, базировались на аэродроме Мальми близ Хельсинки), но и сама активно включилась в необъявленную войну против Советского Союза. Финские войска тайно высадились на демилитаризованных Аландских островах, а надводные и подводные минные заградители повсюду ставили мины в Финском заливе. Через несколько часов после предъявления ноты советского правительства флотские ДБ-3 бомбили аэродром и военно-морскую базу Турку, а в последующие дни — аналогичные объекты в Котке, Порво, Ловизе, Хамине и Борго. кое-что досталось также финским береговым батареям и броненосцам.

В отличие от предыдущей войны, ВВС Балтфлота лучше подготовились к минированию вод противника. Хотя предвоенные



Транспортировка и подвеска мины АМГ-1 под самолет ДБ-3Б 1-го мтап, 1941 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)



ми планами планировалось заминировать с воздуха Данцигскую бухту, очень скоро выяснилось, что куда более важно парализовать деятельность вражеского флота в Финском заливе. Противник свободно перемещался шхерными фарватерами вдоль побережья, а по ночам производил вылазки, атакуя наши конвои и ставя мины в районе мыса Юмдинана (позднее именно эти эпизодические постановки легли в основу минно-артиллерийской позиции, которую Балтфлоту предстояло преодолеть во время печально известного «Таллинского перехода»). Помешать этим действиям не могли ни надводные силы, ни подводные лодки, ни высотные бомбардировщики. В штабе КБФ был разработан план по парализации деятельности финских и германских сил в Финском заливе и у островов Аландского архипелага. В его основу легли действия заградителей из состава 3-й и частично 4-й эскадрилий 1-го авиаполка.

Первые вылеты состоялись в ночь на 29 и 30 июня. Всего удалось выставить 32 мины МАВ-1 у островов Флиси и Корпо (юго-западные подходы к Турку), портов Котка и Порво. Одна из мин не отделилась от «ильюшина» при выполнении задачи, но не преминула сделать это при приземлении на аэродроме. Самолет оказался разбит, но экипаж, к счастью, не пострадал. Единственным известным успехом постановок в финских водах стал подрыв и тяжелые повреждения немецкого транспорта «Алькайд» (5483 брт) 15 сентября 1942 года в проливе Юнгфрунзунд. Якорная стоянка, на которой подорвалось судно, находилась южнее протрального финскими фарватера, и лишь после повреждения здесь провели контрольное траление и нашли еще одну якорную авиамину. Впрочем, то, что до момента подрыва прошло более года, явно указывает на случайность успеха. В последующие восемь дней число выставленных мин планировалось довести до 144, но стремительное развитие неблагоприятной ситуации на юго-западных подступах к

Ленинграду заставило отложить эти планы. 30 июня 1-й мтап принял участие в массированном ударе ВВС КБФ по немецким войскам в районе г. Даугавпилс (в документах 1941 г. проходил под старым русским названием Двинск), который вошел в историю как одно из самых трагических событий войны для балтийской авиации. Рассмотрим произошедшие события подробно.

В 23.30 29 июня в штабе ВВС был получен приказ командующего КБФ адмирала В.Ф. Трибуца: «30 июня действовать всеми силами по содействию ВМВ Ханко». Тем неожиданной оказался новый приказ, поступивший спустя всего 45 минут. В нем, переданном от имени начальника штаба флота адмирала Ю.А. Пантелеева со ссылкой на указание Наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова, предписывалось действовать по танковым колоннам противника, форсирующим реку Западная Двина. В то, что за восемь дней боев немецкие танки продвинулись на 300 км в глубь нашей территории, было просто невозможно поверить! Обстановку на суше морские летчики знали до этого только из сводок Совинформбюро, но на войне приказы не обсуждаются, а выполняются, даже если они на первый взгляд и кажутся необъяснимыми.

Организация самого авиаудара достойна того, чтобы заострить на ней внимание особо. Главное, что нужно учитывать при ее оценке, это то, что между находившимся в Таллине (главная база КБФ до августа 1941 г.) штабом ВВС (командующий — генерал-майор В.В. Ермаченков, начальник штаба — полковник Д.И. Сурков) и находившимся на аэродроме Котлы под Ленинградом штабом 8-й бомбардировочной авиационной бригады (полковник Н.К. Логинов; в состав бригады входили 1-й мтап и 57-й бап) не было прямой связи. В результате все приказы об организации воздушного удара передавались начальником штаба ВВС флота по телефону в штаб 61-й иабр (Новый Петергоф), далее тем же способом в штаб 5-го участка противовоздушной обороны, откуда высылался послышный в штаб 8-й авиабригады, дислоцировавшийся в Котлах. Радиосвязь даже между звеньями управления верхнего уровня отсутствовала. То же можно сказать и по поводу связи со штабом ВВС Северо-Западного фронта (СЗФ), что, как оказалось в дальнейшем, серьезно отразилось на планировании налетов. Подобных проблем удалось избежать лишь входившему в состав 10-й авиабригады 73-му бомбардировочному полку, дислоцировавшемуся в Пярну — между находившимся в Таллине штабом бригады и полком телефонная связь имела. Как ни удивительно, в данном случае и это оказалось нам не на руку. Получив задачу без промедления, подразделения 73-го полка начали действовать в те часы, когда силы 8-й бригады только разворачивались для нанесения удара. Дальнейшие события показали, что это позволило немцам бить наши эскадрильи по очереди.

В течение всей ночи в штабы частей продолжали поступать указания, связанные с организацией налетов. Сначала поступил приказ «Быть в готовности для нанесения удара по танкам на дорогах западнее города Двинск». В 00.25 начальник штаба ВВС флота отправил телефонограмму о том, что необходимо задействовать в ударе все самолеты, кроме разведчиков и минных заградителей. Наконец, около 3 часов до штаба 8-й авиабригады был доведен замысел удара: «На разведку танков противника на линию фронта в районе г. Двинск послать 1—2 звена разведчиков, разведать объекты противника и уничтожить их. В этом районе будет работать 73 ап* на высоте 400—600 м, бомбовая зарядка ФАБ-50 и осколочные. Данные разведки передать по радио. Остальным вылетать по данным разведки». Чуть позже к вышесказанному было добавлено требование осуществлять полет сомкнутым строем, бомбить с высоты от 400 до 800 м, а в качестве бомбовой нагрузки ис-

* Так текст приказа воспроизведен в отчетном документе. По смыслу пропущены точки и первое слово следующей фразы, предположительно — «лететь».

пользовать бомбы ФАБ-50М-2 (переделанные в авиабомбы 155-мм снаряды т.н. французского образца эпохи Первой мировой войны). Штаб бригады в 01.15—01.25 поставил предварительные задачи полкам по телефону, а с рассветом на связных самолетах был доставлен приказ на вылет.

Вопрос о прикрытии бомбардировщиков истребителями в штабе ВВС КБФ даже не рассматривался. Ленинградский аэродромный узел отстоял от района цели на 420—450 км, аэродром в Пярну — 210—300 км. Естественно, что ни один истребитель флота покрыть такое расстояние не мог. Их перебазирование на расположенные южнее аэродромы ВВС РККА заняло бы слишком много времени, то же можно сказать и по поводу организации взаимодействия с немногочисленной истребительной авиацией СЗФ. В результате было принято решение произвести удар одними бомбардировщиками, тем более что сведениями о действиях и дислокации частей Люфтваффе штаб ВВС КБФ все равно не располагал. В своих мемуарах штурман 1-го мтап капитан П.И. Хохлов так вспоминал события, произошедшие вслед за доведением боевого приказа: «Спешно готовясь к вылету, авиаторы говорят, не скрывая сомнений и опасений:

— Почему нас, морских летчиков, бросают на сухопутные цели?

— Да еще за сотни километров?

— А как лететь днем с полным бомбовым грузом без истребительного прикрытия? — спрашивает комиссара полка штурман второй эскадрильи старший лейтенант А.И. Власов.

— Верно, товарищи, сегодняшняя боевая задача не из легких, — отвечает батальонный комиссар Г.З. Оганезов. — Слов нет, полет дальний и плохо, что без прикрытия. Но ведь дело идет о судьбе Ленинграда. Нам ли, балтийским летчикам, пассивать перед трудностями!»

В то время как полки 8-й бабр только получали боевые приказы, в 06.25 с аэродрома Пярну в воздух поднялась первая шестерка СБ из состава 4-й эскадрильи 73-го авиаполка (ведущий — майор Иванов). Эта часть произвела разведку «на себя» силами пары СБ еще на рассвете (вылет в 03.47, возвращение в 06.14). Хотя записей относительно результатов разведки в журнале полетов сделано не было, можно не сомневаться в том, что летчики обнаружили массы войск противника, для бомбежки которых командир полка майор Ф.М. Коптев и послал группу Иванова. Спустя некоторое время из-за потери ведущего на базу вернулся один бомбардировщик, остальные же не вернулись вовсе. О том, что произошло с пропавшей эскадрилей, стало ясно из мемуаров командира группы II/JG54 капитана Дитриха Храбака. «На рассвете они (советские бомбардировщики. — прим. М.М.) попытались совершить рейд на

Коммисар 1-го мтап в 1941—1942 гг. Г.З. Оганезов (фото 1943 г.)



нашу базу, но, к счастью, бомбы упали на краю летного поля, не причинив никаких повреждений. Поднявшееся по тревоге звено сбilo шесть из них прямо над аэродромом. Пилоты обеих групп (II/JG54 и III/JG54. — прим. М.М.) во время атаки лежали в палатках. Капитан Лигниц (командир группы III/JG54. — прим. М.М.) наблюдал, как один бомбардировщик упал прямо перед его тентом». В вышеописанном бою вместе со своими машинами погибли экипажи лейтенанта Рындина, младших лейтенантов Корункова и Уланова. Экипаж лейтенанта Куцика спустя несколько суток в полном составе вышел к своим. Это же удалось и командиру эскадрильи майору Иванову, но его штурман и стрелок-радист погибли вместе с самолетом.

Как ни горька была бы трагедия 4-й эскадрильи, в утренние часы, по-видимому, еще существовала возможность нанести внезапный удар по войскам противника без существенных потерь. Это подтверждается полетом разведывательного звена 3-й эскадрильи 57-го бап (вылетело только два ДБ-3 — третий остался на земле из-за неполадок), поднявшегося с аэродрома Котлы в 07.26. Погода, обнаруженная на маршруте, была не идеальной, но в целом благоприятной для действий бомбардировщиков без истребительного прикрытия: облачность на высоте от 200 до 1000 м силой 9—10 баллов с постепенным повышением ее высоты в районе цели до 400—1400 м, видимость 2—4 км, местами дождь*. Спустя два часа летчики пересекли Двину и сразу же обнаружили интенсивное движение на дорогах, ведущих к Екабпилсу. В том, что обнаружен противник, сомневаться не приходилось — многие танки и автомашины сверху были зарисованы в красный цвет с белым кругом и свастикой в центре. Так немецкие наземные войска пытались избежать ударов своей собственной авиации, которая, по всей вероятности, казалась им в тот момент куда опасней, чем «разгромленные» ВВС Красной Армии. В 09.40 разведчики сбросили свои 20 ФАБ-50 на вражеские войска в районе литовского города Сувайнишкис и без каких-либо происшествий спокойно вернулись на свой аэродром. К сожалению, переданная командиром звена по радио развединформация не была получена в Котлах и стала известна командованию только после посадки самолетов в 12.00. К этому времени полковник Логинов уже приказал поднять в воздух две группы «ильюшиных» 57-го авиаполка.

Первой около 10.35 с летного поля в Котлах взлетела 5-я эскадрилья, ведомая капитаном Чемодановым. В нее входило 3 ДБ-3Ф и столько же ДБ-3. Встретив на маршруте облачность, Чемоданов снизил высоту полета до 100—200 м. Вскоре над лесным районом восточнее Пскова группа попала в дождь и окончательно потеряла ориентировку. В течение 1,5—2 часов эскадрилья кружила где-то в районе Двинска, но немецких войск так и не обнаружила. Когда бензина осталось только на обратный путь, Чемоданов приказал сбросить бомбы в болото. Около 15 часов все машины, кроме одной, севшей из-за технической неисправности в 1 км южнее Котлов, приземлились на базе. На 15 минут позже Чемоданова с аэродрома Керстово стартовала 4-я эскадрилья капитана Хроленко (9 ДБ-3Ф). Группе уда-



Железнодорожный мост в Двинске

* Характерная деталь: в отпечатанном на машинке «Отчете о боевых действиях ВВС КБФ против германского фашизма в период 22.6—22.10.1941» информация о погоде в районе цели перечеркнута чернильной ручкой и исправлена на «ясная безоблачная погода». Видимо, таким образом неизвестный фальсификатор пытался найти дополнительную мотивировку жестоких потерь, понесенных ВВС КБФ в этот день

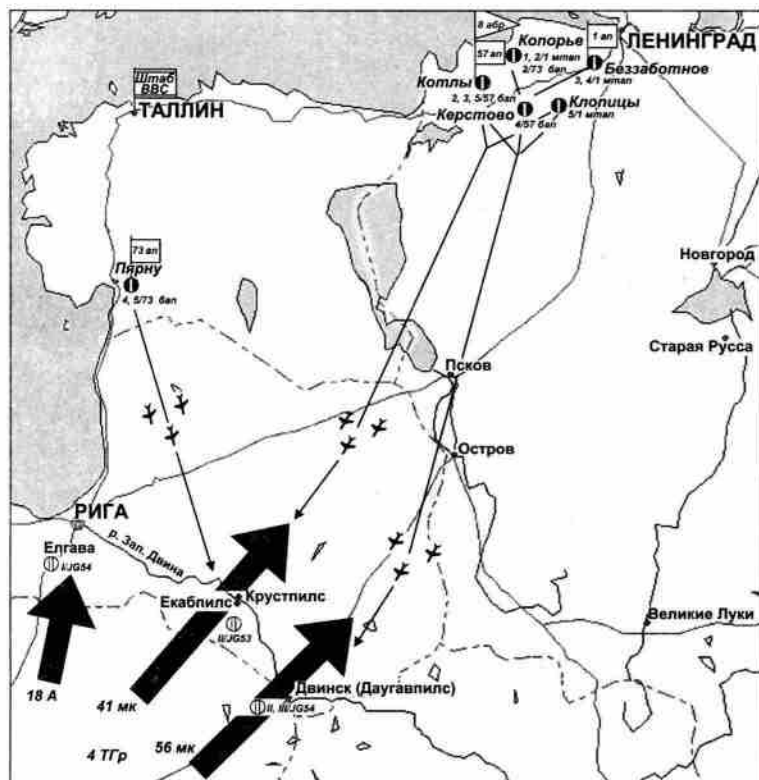


Схема удара ВВС КБФ по немецким войскам в районе Даугавпилса (Двинска) 30.6.1941

стрелка-радиста с самолета Мелкунова, удалось выйти к своим. По донесениям, в неравном бою стрелки СБ сбили один «Мессершмитт».

Истребляя эскадрильи Хроленко и Иванова, немцы не заметили группу ст. лейтенанта Косова, шедшую на чуть большей высоте. По всей видимости, старший лейтенант учел факт гибели половины эскадрильи в утреннем вылете и решил бросать бомбы в разрывы между облаками с высоты около 500 м. В 13.13 пятерка СБ успешно отбомбилась, так и не встретившись с противником. Еще раньше — около 13.00 — это же решение реализовал командир 2-й эскадрильи того же полка капитан Сыромятников. Ведомые им 8 Ар-2 сбросили бомбы с высоты в 1400 м, где, естественно, истребителей противника не оказалось. Обратной стороной данного успеха стало неизбежное снижение точности бомбометания.

И все-таки отсутствие потерь у двух последних групп было скорее результатом случайного стечения обстоятельств, чем безупречного замысла их ведущих. Отбив первую крупную атаку бомбардировщиков, эскадрильи 54-й эскадры возобновили барражирование и вскоре сбили вылетевшую в 12.05 на разведку из Пярну пару СБ (машины заместителя командира 73-го полка капитана Никанорова и летчика 5-й эскадрильи мл. лейтенанта Дороганя). Экипажи обеих «катюш» сопротивлялись до последнего, но выиграть безнадежный воздуш-

ный бой, конечно же, не смогли. Несмотря на то что оба самолета упали над нашей территорией, из их экипажей выжили только капитан Никаноров и штурман второго самолета — остальные летчики были убиты пулями и снарядами «Мессершмиттов» еще в воздухе.

Успешно проведя вышеописанные воздушные бои, пилоты немецких истребительных групп, очевидно, произвели посадку, чтобы пополнить запасы топлива и боеприпасов. На смену им вылетели свежие эскадрильи, в то время как побывавшие в бою подразделения перешли в «горячий резерв». Все эти мероприятия подошли к концу, когда в воздухе показались ударные эшелоны 1-го минно-торпедного полка. Их немедленно с разных сторон атаковали вражеские истребители. Лично руководивший атакой коммодор 54-й истребительной эскадры майор Ганс Траутлофт впоследствии вспоминал:

«Как только мы достигаем самолетов противника, разворачивается бешеный воздушный бой. Повсюду ты можешь видеть падающие, как кометы, русские бомбардировщики. Небо наполнено горящими самолетами. Мы собираем с них ужасную дань. Я атакую одиночного русского, по-видимому, отставшего от своего строя из-за зенитного обстрела. Длинная очередь оставляет его в огне, после чего один из его членов экипажа выпрыгивает с парашютом. Горящий самолет врывается в землю в лесном массиве в десяти километрах севернее нашего аэродрома, но я к этому времени уже нахожусь позади следующего. Я стреляю раз, второй, и пламя окутывает его левый мотор, из которого вываливается стойка шасси. Он переходит в крутое пики и устремляется к небольшому озеру. Бомбардировщик касается его поверхности, отскакивает от нее как скользкий камень, перелетает через береговую черту и в конце концов терпит крушение в лесу, сопровождающееся огромным каскадом огня. Слева я могу видеть другой сбитый самолет, а спереди — еще один. Это была ужасающая картина. Внезапно один из Вф.109 переворачивается на спину и на большой скорости врывается в землю. По-видимому, его пилот был смертельно ранен. Когда мы вернулись на базу, почти

лось выдержать высоту 200—400 м, сохранить ориентировку и пересечь Двину. Осуществляя поиск войск противника примерно в 20 км южнее Крустпилса, наши экипажи внезапно увидели на небольшом удалении от себя воздушный бой с участием примерно 150 самолетов. Почти наверняка можно утверждать, что в нем принимали участие две группы бомбардировщиков 73-го полка (5 СБ 4-й эскадрильи, ведомые ст. лейтенантом Косовым, и 6 СБ 5-й эскадрильи во главе с капитаном Ивановым) и, возможно, какие-то самолеты из состава ВВС фронта и 1-го бомбардировочного корпуса ДБА. В 13.07 группа Хроленко была атакована примерно тремя десятками «Мессершмиттов». Несмотря на удары, сыпавшиеся со всех сторон, эскадрилья осталась на боевом курсе и спустя две минуты сбросила на двигавшиеся по шоссе войска противника 72 ФАБ-100. Лишь после этого Хроленко увел уцелевшие машины в облака, где им удалось оторваться от преследователей. Выполнение боевой задачи было достигнуто дорогой ценой. Погибли вместе со своими экипажами четыре ДБ-Зф, пилотируемые капитаном Манько, ст. лейтенантом Головиновым, лейтенантами Бурундасовым и Колосовым. Все уцелевшие машины имели серьезные повреждения, а двое находившихся на них стрелков-радистов (мл. сержанты Меньшаков и Чернобыльский) были убиты вражескими пулями. Немецкие потери от ответного огня по докладу составили 2 Вф.109F. Еще более чувствительные потери понесла группа капитана Иванова, подвергшаяся ожесточенному нападению в 13.10. 4 из 6 входивших в нее СБ рухнули на землю, причем один из них, пилотируемый мл. лейтенантом П.П. Пономаревым (штурман Вотинов, стрелок-радист Варенников), — непосредственно на шоссе, совершив, таким образом, «огненный таран» колонны войск противника. К сожалению, этот подвиг так и остался не оцененным, хотя командующий КБФ адмирал В.Ф. Трибуц после войны и упомянул о нем в своих мемуарах. Кроме Пономарева, непосредственно над целью погиб экипаж мл. лейтенанта Глухова, а СБ ст. лейтенанта Круглова и мл. лейтенанта Мелкунова (по др. данным — Мелькумова) упали при возвращении. Всем их членам экипажей, за исключением Круглова и

каждый самолет приобрел на свои крылья победные знаки. Четверо из наших пилотов пропали без вести: обер-лейтенант Миттерних, лейтенант фон Малаперт, обер-фельдфебель Штотц и обер-фельдфебель Кёнинг. Сбитыми видели только два Вг.109. Что могло случиться с двумя другими? Последнее, что слышали по радио от обер-лейтенанта Миттерниха, было: «В меня попали, я должен прыгать». К счастью, он вернулся».

Забегая вперед, отметим, что общие потери двух немецких истребительных авиагрупп в воздушных боях 30 июня составили 5 «Мессершмиттов» сбитыми и три серьезно поврежденными. Из пилотов погибли обер-фельдфебель Кёнинг и лейтенант Вазель. В то же время летчики 54-й эскадры доложили о 65 воздушных победах, причем обер-лейтенант Ганс-Экхардт Боб доложил о четырех сбитых бомбардировщиках. Как же выглядела воздушная схватка с нашей стороны?

В 11.07 с аэродромов Копорье, Беззаботное и Клопицы начали подниматься в воздух самолеты 1-го авиаполка. Вылет осуществлялся позаскадрильно с интервалами в 10—15 минут. Считалось, что более массированный боевой порядок не применим из-за погодных условий, хотя не исключено, что к этому имела и другая, более прозаическая причина. Дело в том, что командир полка майор Н.В. Абрамов не имел навыков пилотирования ДБ-3 и потому возглавить полк попросту не мог. Другой причиной была очевидная недооценка возможностей противника. То ли из-за отсутствия информации, то ли желая успокоить пилотов, флагштурман 8-й авиабригады капитан Ермолаев, инструктировавший экипажи, вылетающие с аэродрома Копорье, сказал, что вражеских истребителей в районе цели нет.

В том, что это не так, нашим авиаторам предстояло вскоре убедиться. Одной из первых около 14.20 в район цели подошла ведомая командиром 2-й эскадрильи капитаном Гречишниковым резервная группа полка в составе 6 ДБ-3. Для того чтобы представить последующие события, предоставим слово лично участвовавшему в вылете штурману полка П.И. Хохлову (летел штурманом на самолете командира звена ст. лейтенанта Шевлягина). Поскольку из непосредственных участников удара на один оставил после себя мемуары, отрывок из них имеет смысл привести почти полностью:

«Точных данных о погоде по маршруту полета и в районе цели у нас нет. По прогнозу аэродромной метеостанции выходило, что слоистая облачность встретится на высоте около 1200 метров при относительно хорошей видимости. Но прогноз не оправдался. Уже на полпути пошли кучевые облака с нижней кромкой 200—300 метров. Местами шел дождь, снижая видимость до 2—3 километров.

Летим на малой высоте, под облаками, стараемся обходить стороной ливни. Но это не легко. Вокруг сверкают молнии, грохочут громовые раскаты... (Далее следует описание нападения истребителей И-153 ВВС Северного фронта, не подтвержденное, однако, архивными данными. — прим. М.М.) За сотню километров от Двины стали попадаться самолеты Ил-4 (очевидно, имелись в виду машины эскадрильи Хроленко; до марта 1942 г. Ил-4 назывался ДБ-3ф. — прим. М.М.), идущие встречным курсом. Наши, уже возвращавшиеся с двинской переправы, на которую шли мы, летели они разрозненно. Некоторые, видно, были повреждены — еле тянули. Должно быть, им крепко досталось в бою над Двиной. И нам стало ясно — внезапного налета на цель не получится, предстоит жаркая схватка в воздухе. Противник наверняка встретит нас на подходе к цели.

Погода стала заметно меняться. Появились большие разрывы в облачности, нижняя ее кромка поднялась до 600 метров, значительно увеличилась видимость. Советуемся с командиром, продолжать ли полет над облаками? Так, конечно, безопаснее. Но если окажется, что переправа через Даугаву закрыта облачностью, то нам придется повторно заходить на цель под огнем зенитной артиллерии и истребителей противника».

К настоящему отрывку мемуаров необходимо сделать ряд комментариев. Во-первых, ведущим группы был самолет не Шевлягина, а Гречишникова, так что решения относительно

высоты полета Хохлов принимать не мог. Во-вторых, целью летчиков были не переправы, а движущиеся к ним войска.

«Решаем продолжать полет под нижней кромкой облаков, держа высоту примерно 500 метров.

Впереди по курсу видим довольно много очагов огня. От земли ввысь поднялись столбы дыма, сквозь которые пробиваются языки пламени. Стрелок-радист Казунов докладывает:

— Справа, на удалении трех-четырех километров, идет воздушный бой.

Всматриваемся туда. Да, несколько пар Ме-109 атакуют пятерку наших Ил-4, идущую от цели на север. Но рассматривать некогда. Впереди блеснула лазурью широкая гладь Даугавы. Мы точно подходим к переправе. И сразу же попадаем под сильный огонь зенитных орудий.

Два ведомых самолета, один за другим, падают слева от переправы. На нас сверху пикируют несколько «Мессершмиттов». От их огня загорается еще один из наших ведомых, но пока еще держится в воздухе.

Оглушительный треск не прекращается в нашем самолете. Машина то и дело вздрагивает от осколочных попаданий. А вокруг в нескончаемой карусели кружат вражеские истребители. Трудно даже определить, сколько их в этом круговороте. Нам не приходится рассчитывать ни на какое прикрытие. И тем не менее наши бомбардировщики не дают спуску врагу. Экипажи ведут огонь из всех своих огневых средств. И вот один из Ме-109 загорелся. Сначала он как будто завис впереди и чуть повыше нашего самолета, но тут же перевернулся вокруг своей продольной оси (похоже, что гибель именно этого «Мессершмитта» наблюдал и Траутлофт. — прим. М.М.), обнажив черные кресты на плоскостях, и, волоча за собой дымный шлейф, врезался в берег.

— Еще один гад нашел себе могилу! — восклицает Шевлягин.

Понтонный мост в двух местах разрушен. На южном берегу Даугавы виднеются скопления техники и пехоты противника. Фашисты уходят от разрушенной переправы на юг и на запад, но встречные потоки транспорта и техники перекрыли дороги. Образовались пробки. Там горят танки, автомашины, сбитые самолеты.

С большим трудом мы прорываемся к левому берегу реки. Шевлягин торопит:

— Быстрее выводите группу на цель. Быстрее сбрасывай бомбы и — в облака. Иначе нас собьют. Я тороплюсь, но хочется ударить туда, где гуще. Мы повернули немного вправо и с высоты 500 метров обрушили бомбовый груз на крупное скопление танков, машин, орудий. Большое пространство внизу покрылось огнем и дымом. Все там переворачивалось в огненном водовороте.

Теперь — уходить! И как можно быстрее. Уклоняясь от атак истребителей, тройка самолетов нашей группы скользнула в облака. Выходим из них уже в пяти километрах от переправы. Осматриваемся, и в один голос:

— Где третий?

Третьего самолета нет. Что с ним? Установить невозможно... Оставшись теперь в паре, мы ищем возможность перелететь через Даугаву, на ее правый берег, чтобы взять курс на свой аэродром. Но не удается. Над рекой барражирует большое количество истребителей. Идти на них рискованно. Приходится лететь на северо-запад, в сторону Риги. Река остается справа.

Летим пять, десять километров и вдруг замечаем отставание последнего из ведомых — самолета, пилотируемого младшим лейтенантом В. Ф. Смирновым. В этот экипаж входили также штурман младший сержант В. М. Малышев, стрелок-радист сержант И. М. Бондарь. Что за оказия с ним? Мы разворачиваемся и пристраиваемся в хвост к самолету Смирнова. Летим за ним следом, пытаюсь разобраться: почему он отстает?

Слева показался городок Илкусте. И тут произошло самое невероятное. Самолет Смирнова с большим углом пикирования пошел вниз и на наших глазах врезался в землю. Над ним взметнулось пламя.



Герой России, совершившие «двойной таран» в небе над Двинском: командир экипажа младший лейтенант Игашев Петр Степанович; штурман младший лейтенант Парфенов Дмитрий Григорьевич; стрелок-радист младший лейтенант Хохлачев Александр Митрофанович; воздушный стрелок краснофлотец Новиков Василий Логинович



Все это было непонятно. Ведь никто из экипажа не прыгнул с парашютом. Не было заметно и попытки летчика вывести машину из пикирования или хотя бы дать нам какой-то знак, условный сигнал. Оставалось строить предположения. Вероятнее всего, летчик, будучи ранен, потерял сознание. Либо повреждения самолета оказались настолько серьезными, что экипаж был бессильен не только устранить их, но даже покинуть машину в воздухе. Обиднее всего было то, что экипаж погиб, когда самое опасное осталось позади.

Мы шли теперь в одиночестве, не имея за собой ни одного ведомого. Ни одного из пяти подошедших к цели! От этой мысли я почувствовал какую-то пустоту, оцепенение. Болью в сердце отзывалась гибель столько боевых товарищей, прекрасных авиаторов.

Наконец пересекли Даугаву, пошли прямым курсом на Беззаботное. И лишь теперь стали замечать, как сильно поврежден наш самолет. На плоскостях зияли рваные дыры, из правого мотора по плоскости темными полосами струилось масло... Но самолет летел... На исходе пятого часа труднейшего полета мы — над своим аэродромом. А как садиться? Только теперь стало ясно, что поврежденное шасси не выпускается. Садимся на фюзеляж. Обойшлось. Здесь нам повезло... Об остальных деталях боя мы узнали чуть позже. А пока занялись осмотром своего самолета. Нашли в нем более пятидесяти осколочных и пулевых пробоин.

— Это чудо, что машина не загорелась, — сказал полковой инженер В. К. Морозов. — И вообще невообразимо, как вы могли лететь на ней?

Несколько иначе рисуется картина произошедшего в архивных документах. На подходе к цели группа подверглась внезапной атаке «Мессершмиттов» и обстрелу с земли, в результате чего были сбиты машины мл. лейтенанта Смирнова (в оперсводке самолет значится как севший на вражеской территории после атаки истребителей противника) и лейтенанта Се-

ребрякова (сбит прямым попаданием тяжелого зенитного снаряда — единственная достоверная потеря от огня зенитной артиллерии). Вопреки воспоминаниям П.И. Хохлова, ни об одном сбитом Bf.109F наши авиаторы не докладывали. Уклоняясь от атаки, группа скрылась в облаках, где пилоты потеряли друг друга и продолжили выполнять задачу самостоятельно. В дальнейшем машины продолжали подвергаться sporadическим атакам истребителей, причем некоторые из них углублялись на расстояние до 30 километров в глубь нашей территории. В результате тяжело поврежденный ДБ-3, пилотируемый Гречишниковым, сел в районе станции Плюсса (экипаж на следующий день прибыл в Ленинград на поезде, данных о дальнейшей судьбе машины найти не удалось), другой ДБ (лейтенант Леонов) в не менее тяжелом состоянии — на аэродроме в Сиверской (перелетел в Беззаботное 2 июля). Как уже упоминалось, самолет Шевлягина садился «на брюхо» в Беззаботном, и лишь «ильюшин» лейтенанта Дашковского вернулся на базу в боеспособном состоянии.

Группой наших самолетов, бой которых Хохлов наблюдал при приближении к цели, несомненно, была 1-я эскадрилья, ведомая капитаном Челноковым. Согласно полковому отчету, она подошла к цели на 5 минут позже Гречишникова, но это расхождение, по-видимому, объясняется неточностью хода часов летчиков, стартовавших с разных аэродромов. Именно это подразделение на инструктаже получило информацию об отсутствии истребителей, так что последовавшее нападение оказалось для наших авиаторов совершенно внезапным. Тем не менее Челноков попытался сохранить строй, что дало возможность некоторое время отбивать атаки сосредоточенным огнем стрелков-радистов. Попав под обстрел с земли, строй эскадрильи распался, и далее каждый бомбардировщик действовал самостоятельно. Кажется невероятным, что только четыре из 9 ДБ-3Ф оказались сбиты — очевидно, закончить истребление немцам помешало прибытие последующих ударных эшелонов, а также ожесточенное сопротивление, оказанное стрелками. По-видимому, именно в этом бою JG54 и понесла свои основные потери — стрелки группы доложили о 7 сбитых «Мессершмиттах», что составляло почти половину сделанных нами в тот день заявок. Полностью погибли вместе со своими крылатыми кораблями экипажи, возглавляемые мл. лейтенантами Абраменко и Копыловым. Уже на обратном пути, в районе Вышгородка (40 км юго-западнее Острова), пошла на вынужденную тяжело поврежденная машина мл. лейтенанта Калинкина. При приземлении у ДБ отломилась хвостовая часть, но экипаж остался невредим, если не считать раненного пятью пулями стрелка-радиста Ростовцева. Из пяти бомбардировщиков, достигших до Копорья, все имели различные повреждения, причем на трех насчитывалось более 20 пробоин.

Особого рассказа требует четвертый погибший «ильюшин», пилотируемый мл. лейтенантом П.С. Игашовым. По свидетельству очевидцев, уже над целью его самолет был атакован сразу тремя Bf.109 и загорелся. Ответным огнем обоих стрелков был сбит один из нападавших. Волки продолжали добывать свою несчастную жертву, когда произошло немыслимое — после очередного захода один из истребителей начал набор высоты и внезапно оказался прямо перед носом обреченного бомбардировщика. По наблюдениям сослуживцев, Игашов таранил и уничтожил врага. Затем ДБ-3Ф перешел в пикирование и врезался прямо в гущу войск противника. Ни один из членов экипажа (командир — младший лейтенант Игашов Петр Степанович, штурман — младший лейтенант Парфенов Дмитрий Григорьевич, стрелок-радист — младший лейтенант Хохлачев Александр Митрофанович, воздушный стрелок — краснофлотец Новиков Василий Логинович) не предпринял попытки покинуть гибнущую машину, что давало повод говорить об «огненном таране», совершенном по единодушному решению всех четырех авиаторов. Удивительно, что, несмотря на то что подвиг экипажа бомбардировщика сразу стал широко известен, ни в 1941 г., ни в последующие годы Великой Отечественной

войны герои так и не были удостоены никаких наград. Лишь в год 20-летия Победы летчиков наградили орденами Отечественной войны I степени, дополненных спустя еще 30 лет званиями Героев России. Некоторые скептики высказывают мнение, что, мол, столкновение самолетов если и произошло, то произошло случайно, а падение после столкновения было и вовсе непреднамеренным. Хотя, конечно, отрицать или утверждать что-либо в подобной ситуации нельзя, хотелось бы заметить, что для ветеранов войны и личного состава ВВС имя Игашева стало прежде всего символом героизма всех наших авиаторов, которые в первые дни войны, не щадя своих молодых жизней, шли на верную смерть, пытаясь остановить танковые колонны захватчиков под Двинском, Бобруйском, Уманием и многих других местах огромного советско-германского фронта.

С небольшим интервалом вслед за двумя первыми группами в бой вступила 3-я эскадрилья капитана Плоткина (9 ДБ-3). Уже в который раз в течение этого трагического дня ситуация повторилась: после первой атаки «Мессершмиттов», сбивших машину лейтенанта Чевырова (выпрыгнувший с парашютом пилот вышел в распоряжение части спустя 13 суток, другие члены экипажа пропали без вести), остальные бомбардировщики нырнули в облака, где их боевой порядок нарушился. Отдельные звенья и экипажи продолжили выполнение задачи в тот момент, когда количество вражеских истребителей в воздухе, за счет поднятых по тревоге, достигло максимума. В результате эскадрилья понесла потери, в процентном отношении наибольшие по сравнению с другими подразделениями. На базу удалось вернуться только трем ДБ (Плоткина, ст. лейтенанта Громова и лейтенанта Хорева), из которых один имел серьезные и один средние повреждения. Судьба шести других «ильюшиных» выяснилась лишь спустя несколько дней. Изрешеченный пулями самолет замкомэска лейтенанта И.И. Борзова упал на нашей территории, но всем членам экипажа, кроме погибшего стрелка-радиста Леоненко, удалось спастись, выпрыгнув с парашютами. Несмотря на ожоги Борзова, через 6 дней летчикам удалось выйти к своим. Еще более драматически сложилась судьба штурмана Харламповича из экипажа ст. лейтенанта Тяжелникова. Он оказался единственным, кому удалось успешно покинуть горящую машину, но обратный путь в часть занял ни много ни мало 36 суток (!!!). Сбитый истребителями противника бомбардировщик ст. лейтенанта Борисенка был найден в районе поселка Дубна в 1974 г., а самолеты лейтенантов Дроздова и Кудинова пропали без вести. По докладом, ответным огнем было сбито три вражеских истребителя.

По всей видимости, в атаках на эскадрилью Плоткина немцы израсходовали почти весь боекомплект и были вынуждены вновь произвести посадку для его пополнения. В любом случае прибывшие около 15.30 к месту событий восемь ДБ-3ф 5-й эскадрильи полка имели боевое столкновение всего с восемью «Мессершмиттами». Любопытно отметить, что спасительное опоздание с прибытием в район цели объяснялось плохой организацией службы на недооборудованном аэродроме Клопицы. Самолетам этой группы удалось сохранить строй, выполнить задачу и даже якобы сбить двух нападавших. Единственной потерей стал бомбардировщик мл. лейтенанта Новицкого. Его машина была подожжена огнем Bf.109F и села на обратном пути в районе Острова. Экипаж, включая раненого стрелка-радиста, успел покинуть сгоревший ДБ. Ранения в воздушном бою получили еще три летчика эскадрильи, включая пилота ст. лейтенанта Медведева.

Вслед за сравнительно удачным ударом 5-й эскадрильи последовал очередной интервал, затянувшийся на два с половиной часа. Еще в 12.37 в штаб 8-й авиабригады поступило приказание командующего ВВС КБФ: «Всем экипажам сходить по два раза. Там решается судьба КБФ», но реально выполнить его могли только две эскадрильи 57-го бап, задействованные в утренней воздушной разведке Финского залива (для этой цели было сделано по 6 вылетов ДБ-3 и СБ). В 16.09 с ВПП в Котлах взлетела 2-я эскадрилья капитана Рубцова (8 СБ), спустя 17



ДБ-3Б капитана А.Т. Дроздова на аэродроме, 1941 г.

минут после нее — 3-я эскадрилья капитана А.Я. Ефремова (6 ДБ-3). В 18.20 группа Ефремова прибыла в район цели. Очевидно, имея от вернувшихся экипажей информацию об организации вражеской ПВО, комэск решил обойти Двинск с востока, а затем, набрав высоту до 1200 м, где примерно проходила нижняя кромка облачности, произвести поиск в западном направлении. Данный замысел увенчался успехом — бомбы были сброшены точно на цель, причем боевое столкновение с воздушным противником имело только второе звено. В результате скоротечного боя был сбит «Мессершмитт», но одному из бомбардировщиков пришлось сесть в 30 километрах северо-восточнее Крустпилса. Машина была разбита, но экипаж, включая раненого стрелка-радиста, вышел к своим. Пострадал и ДБ-3 Ефремова. Самолет загорелся, но опытному пилоту, использовавшему энергичное маневрирование и баллоны с углекислотой, удалось сбить пламя и дотянуть до аэродрома. Осмотр показал, что «ильюшин» имел более 100 осколочных и пулевых пробоин.

Более трагично сложилась судьба эскадрильи Рубцова. Снизив высоту полета из-за низкой облачности, группа потеряла ориентировку и вскоре рассеялась. Отставшие от ведущего СБ лейтенантов Гусева и Джикаева сбились с курса, не нашли цели и на последних каплях бензина сели на аэродроме Старой Руссы. Шесть остальных бомбардировщиков внезапно для себя оказались над Двиной и подверглись весьма точному обстрелу зенитной артиллерии. После повреждения одного из моторов самолет лейтенанта Четчина прекратил выполнение задачи и вернулся в Котлы, остальная же часть эскадрильи пропала без вести. Лишь на следующие сутки удалось выяснить ее судьбу. В результате повреждений, полученных от обстрела с земли и атак истребителей, СБ лейтенанта Целовальникова сел в районе Острова, а самолеты капитана Петрова и лейтенанта Мищенко — под Псковом. Даже если сами бомбардировщики и могли быть восстановлены, этому помешали условия наземной обстановки. В числе исчезнувших вместе со своими экипажами так и остались машины комэска Рубцова и ст. лейтенанта Губанова. Последними еще спустя 1,5 часа с большой высоты войска противника бомбила семерка Ар-2 из эскадрильи капитана Сыромятникова. Это подразделение стало единственным, которому удалось не только дважды в течение дня слетать в район Двинска, но и не понести при этом никаких потерь.

Итог дня выглядел следующим образом. Всего для бомбежки переправлявшихся войск балтийская авиация совершила 99 вылетов ударных самолетов (в т.ч. 55 на ДБ-3). Из этого числа мы потеряли 34 бомбардировщика, 18 из которых составляли ДБ-3 (еще три «ильюшиных» не дотянули до своих аэродромов, и как минимум один из них не успели эвакуировать с территории, в скором времени захваченной врагом). Велики были и потери в людях. Только 1-й мтап безвозвратно потерял 33 авиаторов, а еще 6 получили тяжелые ранения. В воздушных боях, по донесениям нашей стороны, было сбито 16 «Мессершмиттов» (12 — стрелками 1-го мтап, 3 — 57-го и 1 — 73-го бап), и

сброшено на головы войск противника не менее 42 тонн бомб*. Только авиаторы 1-го авиаполка доложили об уничтожении 50 единиц бронетехники и около 200 автомашин. И если потери противника в воздухе нам доподлинно известны, то об ущербе, нанесенном его наземным силам, можно только догадываться. В своих «Утерянных победах» командир подвергнувшегося авианалетам 56-го моторокорпуса генерал-полковник Эрих Манштейн писал:

«В эти дни советская авиация прилагала все усилия, чтобы разрушить воздушными налетами попавшие в наши руки мосты. С удивительным упорством, на небольшой высоте одна эскадрилья летела за другой с единственным результатом — их сбивали. Только за один день наши истребители и зенитная артиллерия сбили 64 (необходимо напомнить, что за 30 июня только пилоты II и III/JG54 доложили о 65 воздушных победах. — прим. М.М.) советских самолета». Определенная обеспокоенность сквозит из записи, сделанной генералом Ф. Гальдером 1 июля: «Наше командование серьезно недооценивало силы авиации противника в отношении численности. Русские, очевидно, имели в своем распоряжении значительно больше, чем 8000 самолетов. Правда, теперь из этого числа, видимо, сбита и уничтожена почти половина, в результате чего сейчас наши силы примерно уравнились с русскими в численном отношении. Но боеготовность русской авиации значительно уступает нашей вследствие плохой обученности их летного состава. Поэтому, например, во время вчерашних воздушных боев над Двинском и Бобруйском атаковавшие нас воздушные эскадры противника были целиком или большей частью уничтожены».

Не вызывает сомнения, что ни один генерал, тем более проигравшей армии, не стал бы выпячивать собственные потери, но в главном они правы — наши налеты не смогли задержать запланированного наступления немцев ни на день, ни на час. К концу суток в 1-м мтап насчитывался всего 21 исправный ДБ-3, в 57-м — 16 ДБ и 2 СБ, так что на следующие сутки продолжения ударов даже не планировалось. После доклада командования КБФ Наркому ВМФ о понесенных потерях поступило приказание «задержать использование минно-торпедной авиации до приведения ее в порядок». На смену ей со следующего дня эстафету бомбардировки войск и переправ переняли ВВС Северного фронта (быв. Ленинградского военного округа). Любопытно отметить, что фронтовые разведчики совершили несколько удачных облетов войск противника еще 30 июня (и наверняка наблюдали трагедию морской авиации), но приказ о нанесении ударов ВВС СФ получили только 1 июля. В течение трех последовавших дней авиаторы Северного фронта совершили 296 самолето-вылетов на бомбежку района Двинск — Крустпилс, практически не понеся потерь — 54-й эскадре, видимо, не легко далась одержанная 30 июня победа! Лишь с 4 июля противник возобновил противодействие истребителями, в результате чего до 10 июля включительно мы потеряли 60 бомбардировщиков и 20 экипажей.

Несмотря на всю горечь потерь, 30 июня ударило по нам не столько в материальном, сколько в моральном плане. С этого момента флотские ВВС начали действовать гораздо осторожнее. Важнейшими стали считаться удары по войскам противника, а действия на морском направлении практически прекратили планироваться даже тогда, когда это позволяла наземная обстановка. Определенный шок возник и у первых лиц командования флота. За грубые упущения в организации и осуществлении удара от должностей были

Командующий ВВС КБФ с июля 1941 года генерал-майор авиации М.И. Самохин



отстранены командующий ВВС КБФ генерал-майор В.В. Ермаченков и командир 1-го мтап майор Н.В. Абрамов, причем дело последнего передали в военную прокуратуру. Впрочем, в марте 42-го следствие было прекращено, и Абрамова вернули в кадры авиации ВМФ. Обязанности командующего в течение второй половины июля исполнял сам командующий морской авиацией генерал-лейтенант С.Ф. Жаворонков (впоследствии командующим был назначен бывший заместитель Ермаченкова генерал-майор М.И. Самохин). Нарком ВМФ Кузнецов наложил запрет на использование летчиков минно-торпедной авиации для решения сухопутных задач, но он продержался недолго — всего до 10 июля. За этот период воздушные миноносцы успели выставить еще 57 мин у берегов Финляндии, однако данные об успехе этих минных заграждений отсутствуют. Неоднократным бомбардировкам небольших групп ДБ подверглись порты Финского залива. Тогда же бомбардировочная авиация ненадолго включилась в боевые действия в Ирбенском проливе и Рижском заливе.

6 июля 12 ДБ во взаимодействии с 14 СБ 73-го бап бомбили корабли противника в Виндаве, причем легкие повреждения получили два немецких прорывателя минных заграждений. Довольно курьезная история произошла через неделю, когда германское морское командование вознамерилось перевести в Ригу корабли и суда «Экспериментального соединения Балтийского моря». Данное соединение было прообразом сформированных позднее десантных флотилий и впоследствии принимало самое активное участие в операции «Бео-вульф» — высадке на Моонзундских островах осенью 1941 г. Поскольку первые быстроходные десантные баржи в этот период еще только строились, «Экспериментальное соединение» пришлось укомплектовать баркасами и сейнерами. Крупный конвой, состоявший примерно из четырех десятков малых судов и плавсредств, прошел через Ирбенский пролив днем 12 июля, но лишь вечером об этом стало известно в штабе КБФ. Командование объявило эту цель первостепенной, бросив на ее перехват помимо авиации торпедные катера и отряд эсминцев. Корабли оказались к немедленному выходу не готовы, так что главные надежды возлагались на летчиков. Тем не менее наступившие сумерки сделали поиск каравана неэффективным — вылетавшие тремя группами 18 ДБ-3 и 6 СБ так ничего и не нашли. Четверка «ильюшиных» сбросила свой груз на немецкие корабли в Пярну, остальные либо разрядились в море, либо сели с бомбами. Командование авиации флота рассчитывало наверстать упущенное в утренние часы. В 05.15 из Беззаботного вылетела группа в 14 «ильюшиных», в пути разделившаяся на две. Первая из них в составе восьми машин (девятая села на вынужденную посадку в районе селения Кирьяло — самолет сгорел, экипаж остался жив) атаковала караван ровно спустя два часа. Поскольку самолеты бомбили с высоты 3 километров, точность бомбометания оказалась крайне низкой: лишь бомбовые серии одного из трех звеньев пересекли двойную кильватерную колонну судов. Тем не менее именно этот налет и причинил немцам наибольшие потери: в результате прямого попадания погиб катер «Дойчланд», осколочные повреждения, в том числе ниже ватерлинии, получили один буксир и два парома, погиб один и получили ранения 14 немецких моряков. Спустя полчаса с высоты 4 километра бомбила отставшая группа ДБ-3, но ей не удалось ничего добиться, как и пяти пикирующим бомбардиров-

* Архивные данные по данному поводу весьма противоречивы. Так, по отчетам полков значится, что 1-й мтап сбросил 30 ФАБ-100 и 269 ФАБ-50, а 57-й бап — 72 ФАБ-100, 120 ФАБ-50 и 1920 АО-2.5. В то же время в бригадной оперсводке указано, что сброшено 196 ФАБ-100 и 295 ФАБ-50. 73-й бап (данные представляются весьма не полными), согласно оперсводке 10-й сабр, сбросил 16 ФАБ-100 и 20 ФАБ-50.

щикам Ар-2, атаковавшим в интервале между «ильюшными». В 08.50, уже когда караван втягивался в устье Западной Двины, его бомбардировала пятерка ДБ-3. Хотя доложенный успех оказался намного больше реального (по докладу — один потопленный и четыре поврежденных транспорта, в действительности осколками повреждена тяжелая плавбатарей «Аугуст», на борту которой 13 моряков получили ранения, в т.ч. двое — тяжелые), налет имел хоть какой-то материальный результат. Этого нельзя сказать о последующих вылетах. В 13.08 четверка ДБ-3 бомбила в Рижском заливе «три крейсера предположительно типа «Кёнигсберг» и, по докладу, добились попадания в корму одного из них. Примерно в 16.25 другая группа из трех самолетов 1-го мтап бомбардировала «три крейсера и два миноносца», но сброшенные ею бомбы легли в 100-150 метрах по носу у кораблей. Спустя несколько часов выяснилось, что в обоих случаях ударам подвергались выходявшие на перехват злополучного конвоя наши эсминцы. Хотя штаб флота доложил в Москву, что, по обобщенным данным, нашей береговой батарее на полуострове Сырве, торпедным катерам и самолетам удалось потопить в течение 12—13 июля четыре эсминца, 13 транспортов и баржу с танками, Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов посчитал решение задачи неудовлетворительным. Он не мог смириться с тем, что на протяжении почти суток суда шли через воды, контролировавшиеся нашим флотом, но, несмотря на все удары, все-таки смогли достичь пункта назначения. Было назначено расследование, по результатам которого «козлом отпущения» был назначен командующий ВВС КБФ генерал-майор В.В. Ермаченков. Его понизили в должности на одну ступень и отправили служить на Черное море.

С немецкой стороны удары по конвою «Экспериментального соединения» получили иную оценку. По результатам 12 налетов за 12—13 июля потери немцев составили один катер потопленным, плавбатарей, два буксира, семь паромов и два катера — поврежденными. Погибли пять и получили ранения 27 немецких моряков. В журнале боевых действий соединения указывалось: «По опыту перехода из Виндавы в Ригу следует заметить, что переход по морю транспортных судов не будет даже мало-мальски безопасным, пока не ликвидирована или хотя бы сведена к минимуму угроза воздушных налетов противника. Чистая случайность, на которую больше не следует рассчитывать, что при воздушных налетах не было повреждений и погибших больше, чем имелось в этот раз. Истребительное прикрытие было совершенно неудовлетворительным — оба немецких истребителя появлялись лишь эпизодически и летали слишком низко, чтобы заметить атакующего противника и вступить с ним в борьбу». Из этого делался вывод: «Уже установленное во время подготовки к операции «Морской лев» требование предварительного завоевания господства в воздухе актуально и для предстоящей операции «Беовульф». Опыт показывает, что осколки бомб наносят неожиданно большие повреждения и потери персонала едва защищенных кораблей. Когда на паромах находится по 150—200 человек солдат, начинаются очень большие потери». В результате операция «Беовульф», которую немецкое командование планировало осуществить еще во второй половине июля, оказалась отсрочена на два месяца.

Ставились в Рижском заливе и мины: восемь АМГ-1 утром 15 июля перед входом в Усть-Двинск и четыре «Мираб» в ночь на 20 июля в районе маяка Овизи. Эффективной оказалась только первая банка. На ней 23 июля подорвался германский тральщик «М 3131», вместе с которым погибло 22 моряка, включая командира 31-й флотилии корветтен-капитана Конрада, и... получил повреждения наш сторожевой корабль «Туча». В ночь на 18 июля этот сторожевик в составе отряда, куда входил однотипный «Снег» и два эсминца, ставил мины возле Рижского буя. Внезапно под кормой произошел сильный взрыв, деформировавший всю кормовую часть вместе с рулем и гребными валами. К счастью, водонепроницаемая переборка выдержала, что сделало возможным буксировку и спасение корабля. Словно по иронии судьбы спустя час после подрыва пришло оповещение, в соответствии с которым район, где подорвался «Туча», был заминирован нашей авиацией. Штабным структурам КБФ потребовалось трое суток, чтобы довести эту информацию до сил флота, базировавшихся на Моонзундские острова!!

Тем временем на сухопутном фронте обстановка принимала все более угрожающий характер. 6 июля немцы овладели Островом, а 9-го — Псковом. Разбитым в предыдущих сражениях войскам Северо-Западного фронта не удалось удержаться на выгодном для обороны рубеже реки Великая. Стремясь извлечь как можно больше выгод из сложившейся ситуации, немецкое командование сразу же после захвата Пскова утром 10 июля повело наступление во всей полосе действий 4-й танковой группы и 16-й армии. Главный удар враг нанес на Лугу и Новгород. Под натиском 41-го моторизованного корпуса генерала Рейнгарда единственная находившаяся в этом районе советская стрелковая дивизия была отброшена на северо-запад к Гдову. Дорога на Лугу оказалась неприкрытой, и подвижные части немцев устремились на север. К исходу 11 июля войска 41-го моторного корпуса достигли реки Плюсса и завязали бои уже с частями прикрытия Лужского оперативной группы Северного фронта. Не имевшие достаточной силы передовые отряды немцев завязали в советской обороне и понесли серьезные потери. Командующий 4-й танковой группой генерал Гепнер понял, что на лужском направлении из-за упорного сопротивления русских прорваться без значительных потерь не удастся. 12 июля фельдмаршал фон Лейб изменил план действий 41-го корпуса, повернув основные силы его на северо-запад. Скрытно, воспользовавшись устойчивой сухой погодой, танковые и моторизованные части корпуса лесными и проселочными дорогами двинулись в сторону Кингисеппа, имея своей задачей пробиться к Финскому заливу через Копорское плато. Германское командование, предварительно произведшее тщательную воздушную разведку, рассчитало верно. В штабе Северного фронта не ожидали, что противник решится осуществить 150-километровый маневр танковых войск по бездорожью, и потому на правом фланге Лужского оборонительного рубежа войск почти не было. Не было закончено и строительство позиций. Наспех сформированные дивизии народного ополчения находились еще на пути к фронту.

Воздушная разведка 11 июля впервые обнаружила движение танковых колонн по восточному берегу Чудского озера. Вече-

Минные постановки 1-го мтап в 1941 г.

Месяц	Число вылетов	Подходы к Турку	Р-и Хельсинки	Р-и Котки и Выборгский залив	Устье р. З.Двина	Ирбенский прол.	Аварийно в море и на сушу	Потери от всех причин
6.41	34	18 МАВ-1	-	14 МАВ-1	-	-	2 МАВ-1	1
7.41	75	1 МАВ-1 37 АМГ-1	11 МАВ-1 6 АМГ-1	2 МАВ-1 2 АМГ-1 1 МИРАБ	8 АМГ-1	4 МИРАБ	2 МИРАБ	-
10.41	3	-	-	5 МИРАБ	-	-	-	-
Итого	112	19 МАВ-1 37 АМГ-1	11 МАВ-1 6 АМГ-1	16 МАВ-1 2 АМГ-1 1 МИРАБ	8 АМГ-1	4 МИРАБ	2 МАВ-1 2 МИРАБ	1

Боевая деятельность бомбардировочной авиации КБФ (самолеты всех типов) в три первых месяца Великой Отечественной войны

Число самолетов-вылетов по характеру задач	22.6—21.7.1941	22.7—21.8.1941	22.8—21.9.1941
бомбардировка сухопутных войск противника	546	159	176
ВМБ	271	12	4
Берлин	-	40	12
корабли и транспорта в море	147	26	1
финские броненосцы	30	-	-
береговые батареи	70	-	-
объекты железной дороги	20	-	-
аэродромы	91	40	5

Примечание. Не учтены вылеты на разведку.

ром 12-го командующий ВВС Северного фронта генерал А.А. Новиков, в распоряжении которого уже не оставалось свободной авиации, договорился с генералом Ермаченковым об организации ударов по немецким войскам, двигавшимся по Копорскому плато. Еще сутки ушли на разведку и планирование налетов. В результате задержать продвижение передовых частей врага ударами авиации не удалось. 14 июля немцы в нескольких десятках километров юго-восточнее Кингисеппа вышли к реке Луга. С ходу форсировали ее и захватили на правом берегу два плацдарма — один в районе деревень Ивановское и Поречье, другой западнее Большого Сабска. Эти плацдармы стали ареной ожесточеннейших встречных боев, которые длились здесь без перерыва целую неделю. Ни одна из сторон не добилась решающего успеха — немцы не смогли расширить свои плацдармы и возобновить наступление, русские — сбросить противника в реку.

С 14 июля действия 1-го мтап и 57-го бап на сухопутном направлении возобновились — в тот день воздушная разведка обнаружила движение вторых эшелонов противника в районе озера Самро. ВВС КБФ было приказано непрерывными бомбо-штурмовыми ударами содействовать войскам фронта в уничтожении врага. Авиация флота выполняла эту задачу в течение четырех суток. В светлое время суток удары наносила 8-я авиабригада под прикрытием истребителей 61-й бригады, а с наступлением темного времени суток для нанесения бомбардировочных ударов использовались летающие лодки МБР-2 15-го мрп.

На этот раз ДБ действовали с высоты 1500—2000 м отдельными группами по 6—9 самолетов под прикрытием МиГ-3 5-го иап. В среднем в день производилось от 10 до 70 вылетов бомбардировщиков, причем некоторые экипажи поднимались в воздух по три раза. Всего за четыре дня боевых действий только части 8-й авиабригады флота сделали 263 самолето-вылета и сбросили на врага более шести с половиной тысяч бомб общим весом более 190 т*.

По признанию противника, эти налеты имели немалый эффект. Генерал Гальдер 16 июля записал в своем дневнике: «Авиация противника совершает налеты на соединения корпуса Рейнгардта и наши пехотные дивизии, движущиеся вдоль восточного берега Чудского озера. Восточнее Чудского озера отмечается сильная противоздушная оборона противника (истребители и зенитная артиллерия). В общем, в действиях авиации противника ясно чувствуется твердое и целеустремленное руководство». Главнокомандующий сухопутных войск Германии фельдмаршал Браухчи, вернувшийся 17 июля из штаба группы армий «Север», сообщил в ОКВ: «Превосходство в авиации на стороне противника. Боевой состав наших соединений, действующих на фронте, резко сократился».

Авиация флота активно поддерживала действия войск до 28 июля. К этому времени было израсходовано более 60%

флотского запаса основных калибров авиабомб, вследствие чего масштабы ее действий на сухопутном направлении пришлось значительно сократить. Второй причиной снижения активности стали потери. Только 1-й мтап за 14—18 июля потерял 12 самолетов ДБ-3 и ДБ-3Ф. В дополнение к тем потерям, которые полк понес 30 июня, получалось, что часть лишилась примерно половины самолетов и трети летчиков. 57-й бап потерял с 10 по 12 июля пять бомбардировщиков ДБ-3. С 18-го в оперативных сводках этого полка перестают фигурировать ДБ-3, зато начинает все чаще упоминаться другой самолет Ильюшина — штурмовик Ил-2. Они составили 3-ю эскадрилью, новые Пе-2 — 4-ю. В конце месяца все оставшиеся ДБ передали в 1-й мтап вместе с большей частью экипажей. До этого момента 57-й бап успел потерять 14 ДБ: 4 в воздушных боях, 4 пропавшими без вести, три разбитыми при вынужденных посадках в результате боевых повреждений, по одному в результате отказа матчасти, бомбардировки на аэродроме и от других причин.

Существуют и другие, возможно, более достоверные данные о численности и причинах потерь из «Отчета о боевой деятельности ВВС КБФ за 10 месяцев войны». Согласно этому документу, в течение 1-го месяца было потеряно 45 ДБ, 2-го — 18 (только 1-й мтап, согласно собственному отчету, потерял за 2-й месяц войны 15 ДБ-3) и 3-го — 17.

Согласно отчету ВВС флота, в течение трех первых месяцев войны ВВС КБФ пополнений самолетами ДБ-3 не получали (тем не менее в отчете 57-го бап за 1-й год войны говорится, что 26.6.1941 полк получил четыре ДБ-3 из Высших курсов усовершенствования начсостава). Согласно отчету 1-го мтап за 1941 г., 26 самолетов (14 ДБ-3Б и 12 ДБ-3Ф) было передано ему из состава 57-го бап: три в течение 1-го месяца войны, 23 — 2-го (в конце июля). По отчету 57-го бап, полк передал 19 ДБ-3 в 1-й мтап и еще четыре в ремонтные органы. 3 машины в 1941 г. были получены 1-м мтап из ремонтных органов флота, а четыре — сданы туда. По данным из «Отчета о самолето-летном парке ВВС ВМФ за 1941—1942 гг.», в июне, июле и августе 1941 г. ВВС КБФ получили по одному ДБ-3. Более детальные, но отрывочные данные говорят, что в течение 1941 г. полк получил как минимум два самолета: один ДБ-3Ф от завода №379 (3 августа) и один ДБ-3Б от 452-го дальнебомбардировочного полка. По данным итогового отчета ВВС КБФ за войну, в течение первого года войны ВВС КБФ получили 19 Ил-4 от промышленности (в т.ч. 16 в мае 1942 г.), 4 от ВМУЗов, два от ремонтных органов, но ни одного от ВВС Красной Армии.

Отдельной страницей в деятельности 1-го мтап в 1941 г. стали налеты на Берлин. Поскольку по данной теме написано большое количество отдельных книг и статей, мы сосредоточим свое внимание лишь на кратком изложении основных событий с учетом тех уточнений, которые нам удалось получить в результате изучения архивных документов.

Утром 1 августа группа из 15 «ильюшинских» перелетела из Беззаботного на аэродром Кагул (о. Сарема). Для выполнения важного правительственного задания были отобраны лучшие экипажи, причем не только из состава 1-го авиаполка, но и из 57-го бап. Кстати, и сам 1-й мтап с 22 июля возглавлялся быв-

* Всего за 1941 г. только экипажи 1-го мтап сбросили на наступающие войска противника 2634 бомбы общим весом 252,2 т.

Динамика изменений численности ДБ-3/ДБ-3Ф в ВВС КБФ в течение первых месяцев войны

	22.6-21.7	22.7-21.8	22.8-22.9	22.9-22.10	22.10-22.11	22.11-22.12	Итого за период
Было к началу месяца	91(1)	48(1)	37(6)	19 (37)	16	15	91
Потерь всего:	43	11	15	3	1	2	75
в т.ч. от ИА	24	3	1	1	-	-	29
от ЗА	4	1	2	1	1	-	9
пропали без вести	4	2	5	-	-	1	12
потери вследствие							
посадок вне аэродромов	7	1	-	-	-	-	8
разбиты при взлете	1	1	-	1	-	-	3
разбиты при посадке на аэродроме	2	3	-	-	-	1	6
уничтожены авиацией противника							
на аэродроме	1	-	7	-	-	-	8
Убыли на СФ	-	-	3	-	-	-	3

Примечание. В скобках указано число самолетов, находившихся в ремонтных органах ВВС флота.

шим командиром 57-го полковником Е.Н. Преображенским (командиром 57-го бап был назначен майор Ф.А. Морозов). Пока группа готовилась к выполнению ответственного задания, местное командование решило использовать ее в своих целях. Уже днем 2 августа тройка, ведомая Преображенским, вылетела на бомбардировку кораблей противника в порту Пярну. Каждый «ильюшин» нес под фюзеляжем по три ФАБ-500. Не ясно, задумывались ли те, кто планировал вылет, сможет ли самолет с такой нагрузкой взлететь со сравнительно короткой взлетной полосы островного аэродрома, или нет. В любом случае практический эксперимент чуть было не закончился катастрофой. Машина Преображенского с трудом оторвалась от полосы, но из-за перегрева и хлопков в одном из моторов ей сразу же пришлось садиться «под себя». Шасси выпустили, так как удар ФАБ-500 о землю не сулил ничего хорошего. Самолет чудом не скапотировал, снес забор, крышу с дома лесника и, пробежав по усаженному пнями и валунами болоту, замер. В результате флагманский самолет вышел из строя, и удар по Пярну нанесли только экипажи Ефремова и Беляева.

В ночь на 5 августа тройка бомбардировщиков (Плоткин, Гречишников, Леонов) совершила пробный разведывательный полет в направлении Берлина. Два самолета дошли до Данци-

женского, командиров эскадрилий капитанов Гречишникова и Ефремова. До цели, правда, дошло только пять машин (пилоты Преображенский, Трычков, Дашковский, Плоткин, Мильгунов), сбросивших на «логово зверя» всего 30 ФАБ-100. Ефремов и Есин бомбили Кольберг, Фокин — Мемель, Гречишников — Кезлин, а машина Финягина пропала без вести. Воздушный стрелок другого самолета видел при возвращении взрыв в воздухе, что, по всей вероятности, означало, что поврежденный зенитным огнем «ильюшин» Финягина загорелся и сбить пламя не удалось. Тем не менее успех акции с ликвой покрыл эту потерю. Слова, переданные радистом флагманского самолета Коротенко «Мое место Берлин. Задачу выполнил. Возвращаюсь» быстро облетели радио и прессу, придав огромный эмоциональный заряд всем советским людям. Высшее государственное руководство высоко оценило подвиг летчиков, наградив Преображенского, Гречишникова, Ефремова, Плоткина и флагманского штурмана П.И. Хохлова званием Героя Советского Союза.

На следующую ночь налет был повторен даже с большим успехом. Берлин бомбили экипажи Преображенского, Трыčkова, Дашковского, Плоткина, Ефремова, Есина, Фокина, Мильгунова и Гречишникова, каждый из которых сбросил по шесть ФАБ-100. Удачный дебют подвиг командование на увеличение состава участников за счет частей ДБА. 10 августа на соседний с Кагулом аэродром Астэ перелетели 12 ДБ-3 и ДБ-3Ф из

В ночь на 5 августа тройка бомбардировщиков (Плоткин, Гречишников, Леонов) совершила пробный разведывательный полет в направлении Берлина. Два самолета дошли до Данци-

га, каждый сбросил на город по шесть ФАБ-100, после чего они легли на обратный курс. Успех оказался смазанным — экипаж лейтенанта Леонова дошел только до Виндавы, при возвращении потерял ориентировку и решил садиться на куда более знакомом аэродроме Котлы под Ленинградом. Поскольку летчиков там не ждали, аэродром не был освещен, и при посадке самолет со всем экипажем разбился. Это была первая, но далеко не последняя потеря Особой авиагруппы.

Из-за плохого прогноза в ночь на 6 августа четырем машинам пришлось бомбить не Берлин, а Виндаву. По этой же причине в ночь на 7 августа вообще не вылетали. Вечером погода улучшилась. В воздух поднялось 10 «ильюшиных», объединенных в звенья Преобра-

НАВИГАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ № 24 (Ивгуст) 1941 г.

Место	ЗАДАВАННЫЙ ПОЛЕТ										ФАКТИЧЕСКИЙ ПОЛЕТ										ОПИСАНИЕ ДАННЫХ И РЕЗУЛЬТАТ									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Время	Высота	Направление	Скорость	Дальность	Результат				
Взлет	-	-	50	-	15	-	-	-	-	-	Взлет	22.40	Вост	-	-	-	-	-	-	-	-	22.40	15	Вост	15	15	Вост			
МПК	22.40	60	20	20	20	20	20	20	20	20	22.40	60	20	20	20	20	20	20	20	20	22.40	15	Вост	15	15	Вост				
Котлы	21.15	150	-	-	20	20	20	20	20	20	21.15	150	-	-	20	20	20	20	20	20	21.15	15	Вост	15	15	Вост				
Берлин	21.15	150	-	-	20	20	20	20	20	20	21.15	150	-	-	20	20	20	20	20	20	21.15	15	Вост	15	15	Вост				
Посадка	20.50	60	20	20	20	20	20	20	20	20	20.50	60	20	20	20	20	20	20	20	20	20.50	15	Вост	15	15	Вост				
Котлы	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	Котлы	20.50	Вост	-	-	-	-	-	-	-	-	20.50	15	Вост	15	15	Вост			
Посадка	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Посадка	20.50	Вост	-	-	-	-	-	-	-	-	20.50	15	Вост	15	15	Вост			

Длина пути: 240 км
Продолжительность: 6 ч 20 мин
Горючего: 100 л
Наблюдатель: 1

Условия полета: 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.

Продолжительность полета: 6 ч 20 мин



Капитан В.А. Гречишников у своего ДБ-3Б на аэродроме Кагул, август 1941 г.

состава 40-й бад (из 200-го бап под командованием майора Щелкунова и 22-го бап капитана Тихонова). Поскольку деятельностью Особой авиагруппы руководил лично командующий ВВС ВМФ С.Ф. Жаворонков, командование ВВС Красной Армии не проявило энтузиазма и понимания задачи при подборе летчиков и самолетов. Многие из машин были сильно изношены, и даже при перелете в Астэ трем из них пришлось вернуться на аэродром взлета. И все же самолеты дальнебомбардировочной авиации, по крайней мере на первых порах, казались значительным пополнением.

В ночь на 12 августа ДБ-3 в третий раз бомбили Берлин. В налете участвовали три самолета от морской авиации (все три



Полковник Е.Н. Преображенский и капитан П.И. Хохлов перед очередным вылетом на Берлин

отбомбили по Либаве) и девять (еще один сел сразу после взлета) от дальней. Восемь из них дошли до цели и смогли выполнить задачу. Несмотря на тяжелые метеоусловия, все машины вернулись на свой аэродром.

Противник также не дремал. Разрекламировав достигнутый успех, наше руководство невольно поставило авиагруппу под удар. Еще 6 августа аэродром Кагул в первый раз подвергся удару авиации противника, не имевшему, к счастью, серьезных последствий. В дальнейшем постоянные беспокоящие налеты и ухудшение состояния матчасти стали основными факторами, постоянно снижавшими число исправных самолетов.

Четвертый налет, произошедший в ночь на 16 августа, стал самым крупным. В нем принимало участие 13 «ильюшиных» от морской авиации и 9 от сухопутной (дошли до цели десять и семь машин соответственно), сбросивших на город 10 550 кг фугасных и зажигательных бомб. К сожалению, при ночной посадке в Кагуле разбились и целиком погибли экипажи лейтенантов Кравченко и Александрова. Еще одна машина, отправленная для ремонта в Беззаботное, погибла 17-го. Ее над линией фронта тяжело повредил свой же И-153, и при вынужденной посадке у деревни Плешевицы «ильюшин» разбился.

В ночь на 19-е из морских летчиков на задание не вылетел никто, от армейцев же — пять экипажей. До Берлина дошли двое, один повернул из-за неполадок матчасти, один бомбил Свинемюнде, и пятый пропал без вести. Следующие потери произошли по собственной вине, на этот раз высшего руководства, которое приказало использовать при налетах на Берлин бомбы калибром 500 и 1000 кг. Командованию ВМФ не удалось доказать невозможность использования самолетов с большой бомбовой нагрузкой со столь коротких полос, что подтверждалось «экспериментом» Преображенского 5 августа. В результате при попытке взлететь с ФАБ-1000 вечером 20 августа разбился ДБ-3 Гречишникова (экипаж не пострадал), а ДБ-3 дальнебомбардировочной авиации, пытавшийся взлететь с двумя ФАБ-500, сразу же упал и взорвался (экипаж ст. лейтенанта Богачева погиб). Остальные десять машин (семь от ВМФ и три от РККА) смогли подняться в воздух, но неудачи преследовали их и в дальнейшем. На машине Преображенского обнаружилась неисправность, и он повернул назад с полдороги в сопровождении Трычкова. Из продолживших полет флотских «ильюшиных» только Фокин дошел до цели, остальные, встретившись с грозовым фронтом, отбомбились по Виндаве, Свинемюнде и Кольбергу. При посадке ДБ-3Б Фокина врезался в трактор и был полностью разбит. Из армейских ДБ-3 Берлин бомбили два, а третий дошел только до Данцига и разбился при возвращении. Многочисленные аварии и катастрофы не оставили сомнения в том, что дальнейшее использование сильно изношенных самолетов ДБА не имеет смысла, и днем 21-го остатки групп Щелкунова и Тихонова перелетели на тыловые аэродромы. Состояние машин ВВС КБФ вряд ли сильно отличалось в лучшую сторону. Поскольку ДБ-3, имея большую дальность полета, чем ДБ-3Ф для налетов пришлось использовать машины выпуска 1940 г. с моторами М-87. Около половины из них из-за износа не могли привлекаться к дальним вылетам с большой нагрузкой и теперь использовались только для ведения разведки и атак морских целей в Рижском заливе. В ночь на 26-е два «ильюшиных» бомбили Виндаву, утром 27-го — вражеские корабли в Ирбенском проливе. При этом в районе м. Колкарагс вражеские истребители сбили ДБ-3 капитана Есина. Что же касается приказа использовать для бомбардировок гитлеровской столицы тяжелые авиабомбы, то он формально выполнялся. С 21 августа стандартной нагрузкой каждого бомбардировщика стала одна ФАБ-500 и две — шесть ФАБ-50, в то время как раньше вместо ФАБ-500 использовались четыре ФАБ-100.

В ночь на 1 сентября после 10-дневного перерыва наши самолеты вновь бомбили Берлин. На этот раз удалось выслать всего шесть машин, из которых только две или три (Фокин, Дашковский и, возможно, Русаков) дошли до цели.

«Ильюшин», пилотируемый лейтенантом Русаковым, с задания не вернулся — предположительно он дошел до Берлина, но пропал без вести при возвращении. Погиб и бомбардировщик лейтенанта Дашковского. За несколько минут до посадки, в 20 км от Кагула, он внезапно потерял скорость, упал и взорвался. Возможно, сказалась усталость пилота, возможно — боевое ранение.

К началу сентября обстановка на Балтике значительно изменилась. 28 августа пал Таллин, и материковая часть Эстонии оказалась полностью захвачена врагом. Снабжение авиагруппы боезапасом и топливом полностью прекратилось. Противник производил явные приготовления к высадке на Моонзундские острова. В этих условиях были произведены два последних налета: вечером 2 и 4 сентября. 2-го летали экипажи Беляева и Юрина, причем только первому удалось дойти до цели. 4-го в воздух поднялось шесть машин. Плоткин, Беляев и Фокин бомбили столицу Рейха, Дроздов — Штольпемюнде. Грецишников вернулся из-за неполадок в матчасти, а машина лейтенанта Мильгунова пропала без вести — по всей вероятности, была сбита над городом ночным истребителем. В составе авиагруппы на 2 сентября оставалось 11/10 машин (кроме того, 5/2 ДБ-3 в Беззаботном, 17/12 в Богослово и 9/9 в Новинках), но приказа о прекращении налетов все еще не было. Вечером 6 сентября 28 самолетов противника (Bf-110 из состава III/ZG 26 с истребительным прикрытием) произвели штурмовку аэродрома Кагул, в результате которой на земле было сожжено 6 «ильюшиных» и еще один тяжело поврежден. Естественно, что после этого вопрос о продолжении налетов отпал сам собой. На следующий день остатки авиагруппы Преображенского перелетели к месту постоянного базирования. При этом на Саареме был оставлен многочисленный технический персонал Особой авиагруппы, который полностью погиб либо попал в плен в ходе боев за остров. Этот неблаговидный поступок многие не могли простить Е.Н. Преображенскому до конца жизни.

Конечно же, трудно говорить о большом военном эффекте бомбардировок, в ходе которых было сброшено всего 36 тонн бомб (впоследствии самолеты английских и американских ВВС сбросили на столицу нацистской Германии число бомб, большее на два порядка), но с пропагандистской точки зрения это мероприятие имело несомненный эффект, вполне оправдавший совершенные затраты.

Тем временем на главном для Балтфлота — ленинградском — направлении события приобретали все более угрожающий характер. 8 августа противник закончил перегруппировку войск и возобновил наступление на Ленинград одновременно с захваченных плацдармов и вдоль берега озера Ильмень в направлении на Новгород. Уже 14 августа распоряжением заместителя Наркома ВМФ адмирала И.С. Исакова была создана авиагруппа замкомандующего ВВС КБФ генерал-майора И.В. Рожкова, в оперативное подчинение которой перешли и оставшиеся на восточных аэродромах главные силы 1-го мтап. 18 августа флотские ДБ-3 бомбили войска противника в районе станции Волосово (западнее Кингисеппа), на следующий день — в районе станции Чудово. Это стоило полку еще пяти машин и трех экипажей. Тогда же было нача-



Штурман 1-го мтап П.И. Хохлов в кабине флагманского самолета полка

то перебазирование части на восточные аэродромы. Ими стали Новинки и Богослово, находившиеся достаточно далеко от моря, на территории Калининской области. В качестве передового использовался аэродром Углово на северной окраине Ленинграда. Фактически «аэродром» являлся расширенной просекой в лесу, по опушке которой могло разместиться не более 12 самолетов. Укрытый и жилища для личного состава первое время не было. Лишь к концу лета 1942 г. его летное поле было расширено до размеров участка 1200 на 800 м. Именно отсюда в горячие дни генерального штурма «колыбели революции» пилоты ДБ летали на бомбежку войск противника. В большинстве случаев «балтийским соколам» удавалось производить налеты внезапно и избегать встреч с истребителями противника. Когда это не удавалось и такие встречи происходили, потери, как правило, оказывались весьма тяжелыми. 17 сентября при бомбежке вражеских частей в районе Урицка — Лигово «Мессершмитты» JG54 один за другим сбивали три из шести «ильюшиных» группы ст. лейтенанта Борзова. К счастью, части авиаторов (в том числе и самому Борзову) удалось найти дорогу через линию фронта к своим.

К этому времени наступление противника выдохлось, а основа его ударной мощи — 4-я танковая группа — начала спешно перебрасываться на московское направление. Под Ленинградом остался только 39-й моторизованный корпус, силами которого в конце октября германское командование предприняло наступление на Волхов и Тихвин. Как известно, попытка немцев установить вокруг Ленинграда второе блокадное кольцо провалилась. В том, что немецкое наступление было остановлено, есть несомненный вклад авиаторов Балтики, но вклад этот был обильно полит кровью. Погибли многие опытные летчики, в том числе и командир 2-й эскадрильи Герой Советского Союза капитан В.А. Грецишников. При атаке скопления вражеских танков и пехоты в районе се-

Основные показатели деятельности Особой авиагруппы при бомбардировках Берлина

	7/8.8	8/9.8	11/12.8	15/16.8	18/19.8	20/21.8	31.8/1.9	2/3.9	4/5.9	Итого
Вылетало самолетов	10	9	12	22	5	12	6	2	6	84*
Дошло до Берлина	5	9	8	17	2	3	2	1	3	50**
Потери	1	-	-	2	1	4	1	-	1	20***

Составлена автором на основании ОЦВМА, ф. 2, д. 4, 5, 6; ф. 122, д. 27914, 28617, включая данные по ДБА.

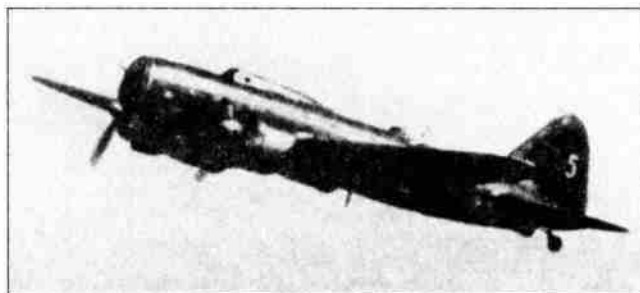
Примечания. * В том числе 57 авиации ВМФ. ** В том числе 31 авиации ВМФ. *** Общие потери флотской составляющей Особой авиагруппы составили 17 ДБ-3 и 8 экипажей. 3 самолета считались сбитыми непосредственно в районе цели, 1 — при разведке, 1 — при перебазировании в Беззаботное, 6 — потеряны при авариях и катастрофах и столько же при штурмовке аэродрома Кагул. Авиагруппа ДБА потеряла три машины: одна пропала без вести и две в авариях и катастрофах.

Результаты боевой деятельности самолетов ДБ-3 1-го мтап и 57-го бап в течение 1-го года войны

Объект	1-й мтап	57-й бап (только ДБ-3)***	Всего
сухопутные войска	389	101	490
аэродромы	81	11	92
корабли в море	218	37	255
ж/д станции	79	16	95
Берлин	70*	-	70
минные постановки и торпедометание	141	-	141
промышленные центры и ВМБ	231	84	315
воздушная разведка и спецзадания	159	49	208
разные полеты**	410	-	410
Всего	1778	298	2076
сброшено бомб по калибрам	16 ФАБ-1000 155 ФАБ-500 616 ФАБ-250 4432 ФАБ-100 1252 ФАБ-50 301 ЗАБ-100 221 ЗАБ-50 140 мин 9 торпед	39 ФАБ-500 201 ФАБ-250 855 ФАБ-100 276 ФАБ-50 4 ЗАБ-100 36 ЗАБ-50	
Потери самолетов	82	14	96

Примечания. * Указаны все вылеты самолетов Особой авиагруппы авиации ВМФ. Непосредственно по Берлину произведено 57 самолетов-вылетов. ** В отчете 1-го мтап пояснения этому определению не дается. По-видимому, сюда вошли и межбазовые перелеты и полеты, когда задачи вылетов не были выполнены. *** В конце июля 1941 г. все остававшиеся самолеты ДБ-3 переданы из 57-го бап в состав 1-го мтап.

ла Грузино (Новгородская область) 24 октября его машина получила прямое попадание зенитного снаряда в один из моторов, пошла со снижением и взорвалась, не дойдя до земли. В пропагандистских целях экипажу Гречишникову приписали «огненный таран», как будто и без него в короткой боевой карьере балтийцев было мало героического! Всего же потери 1-го мтап в 1941 г. составили 163 человека: 37 летчиков, 44 штурмана, 79 стрелков-радистов и воздушных стрелков и три человека наземного персонала — весьма чувствительно для авиачасти, где на начало войны по штату числилось 68 экипажей. В 57-м бап потери экипажей ДБ-3 составили 7 летчиков, 8 штурманов, 13 стрелков-радистов и стрелков. С учетом этого приказом Наркома ВМФ №00353 от 3.10.1941 ВВС КБФ подверглись крупной реорганизации. Что касается 1-го мтап, то согласно этому



ДБ-3Б командира 1-го мтап полковника Е.Н. Преображенского в полете, 1941 г.

приказу в нем расформировывались 4-я и 5-я эскадрильи. Этим же приказом 57-й бап официально переводился на штат бомбардировочного авиаполка на СБ/Пе-2. Всего же на 9 октября в 1-м мтап оставалось 17 машин и экипажей: 10/8 в Богослово, 4/3 в Новой Ладоге и 3/3 на тыловых аэродромах Ярославль и Шубатово.

29 октября в качестве главной задачи перед 1-м мтап поставили бомбежку вражеских аэродромов Псков, Дно, Сиверская (до конца года совершено 64 самолето-вылета) и железнодорожных узлов Псков, Дно, Чудово, Красногвардейск (47 с/в). Это неудивительно, поскольку полк оказался единственной частью дальних бомбардировщиков, имевшихся в распоряжении командующего ВВС Ленинградского фронта генерала Новикова. Это обстоятельство и определяло интенсивную боевую деятельность части. Особенно напряженной она стала в ноябре. Интересно отметить, что для ночных полетов с этого, находящегося посреди крупных лесных массивов, аэродрома в качестве радиомаяка использовали переоборудованный линкорный радиопередатчик «Шторм». И в дальнейшем до конца весны 1942 г. полк оставался разбитым на две части, каждая из которых действовала в составе самостоятельной авиационной группы — Ленинградской и Волховской (на 30 ноября 8/8 ДБ-3 в Углово и 7/7 — в Новинках). Достигнутые полком боевые достижения были отмечены присвоением 18.1.1942 гвардейского звания — первого в авиации ВМФ! Не были обойдены вниманием и сами авиаторы части. До 22 апреля пять летчиков 1-го мтап стали Героями Советского Союза, 11 были награждены орденом Ленина, 44 — орденом Красного Знамени, 29 — орденом Красной Звезды.

Первые Герои Советского Союза минно-торпедной авиации: командир 1-го мтап полковник Преображенский Евгений Николаевич; штурман 1-го мтап капитан Хохлов Петр Ильич (фото 1943 г.); командир 1-й эскадрильи 1-го мтап капитан Ефремов Андрей Яковлевич; командир 2-й эскадрильи 1-го мтап капитан Гречишников Василий Алексеевич; командир 3-й эскадрильи 1-го мтап капитан Плоткин Михаил Николаевич



3.2. 1942 г.

Напряжение в боях с наступлением нового года не спадало, поскольку с февраля начались новые попытки отбросить врага от стен города Ленина и прорвать блокаду. Бомбардировщики Ленинградской группы бомбили тыловые железнодорожные станции немцев, Волховской — узлы обороны в период неудачного наступления 54-й армии в районе Погостя. Потери в период всех вышеописанных боев были незначительными, что в первую очередь объяснялось малым числом вылетов и ночным временем их совершения. В связи с тем что часть окончательно перешла на ночную работу, на первое место среди причин потерь вышли неудачные взлеты и посадки, а также потери ориентировки и связанные с ними вынужденные приземления. Одна из подобных ситуаций чуть было не стала последним испытанием для флагманского экипажа полка. Поздно вечером 9 января машина Е.Н. Преображенского получила повреждения от зенитного огня при бомбежке станции Луга. Командиру с большим трудом удалось перетянуть через линию фронта и приземлится самолет в Спасских болотах в районе Малой Вишеры. Только на четвертые сутки авиаторам удалось достигнуть человеческого жилья. Переход осложнялся снежным покровом до 1,5 метров, отсутствием воды и продуктов (их не успели взять перед вылетом). Все члены экипажа, включая Преображенского и Хохлова, получили различные степени обморожения, а стрелок-радист сержант Логинов заболел воспалением легких и умер. Флагманский бомбардировщик с места вынужденной посадки удалось эвакуировать только через полтора месяца. Вылеты на сухопутном направлении продолжались до конца весны, а затем, с небольшими перерывами, и на протяжении всего последующего года. Согласно официальной статистике, к концу 11-го месяца войны машины 1-го гмтап произвели 1621 вылет, уничтожив только на суше 176 танков, 112 грузовиков и более 1,5 тысяч вражеских солдат и офицеров.

Поскольку пополнений самолетами все не поступало, в марте 42-го в часть передали все уцелевшие на флоте бомбардировщики типов СБ (шесть) и Ар-2 (один). На них стала летать 2-я эскадрилья. К 1 апреля 1-й гмтап располагал 6/5 ДБ-3 в Углово, 4/4 — в Новинках, по одному неисправному находилось в Москве и Молотове (ныне Пермь; кроме того, в полку было 5 СБ). 12 экипажей были обучены минометанию, шесть экипажей — низкому и высотному торпедометанию и два — только высотному. В отличие от самолетов и летчиков боеприпасов, в том числе и морских, в ВВС КБФ было с избытком. На 16 апреля на складах находилось 212 торпед 45-36АН, 415 45-36АВА, 151 мина АМГ-1 и 124 английских А-1-4.

Весной 1942 г. Наркомат ВМФ предпринял целый ряд шагов по усилению ВВС действующих флотов. Именно в этот период с

Движение Ил-4 и ДБ-3Б в 1-м гмтап в 1942 г.

Месяц	В наличии на 1-е число Ил-4+ДБ-3Б	Поступление Ил-4+ДБ-3Б	Потери боевые/ эксплуатационные Ил-4+ДБ-3Б	Отвод Ил-4+ДБ-3Б
1.42	15	-	0/2+0	
2.42	15	-	0/0+1	
3.42	14	-	0/1+1	
4.42	12/9	7	-	
5.42	19	9	1+0/2+0	
6.42	25	-	0/2+1	
7.42	16+6	-	0/1+1	
8.42	15+6	-	1+0/0+1	1+0
9.42	12+5	-	4+0/1+0	
10.42	9+4	-	1+1/0	
11.42	7+3	-	0/1+0	
12.42	7+3	-	-	
1942		16	7+1/10+5=8/15	1

Тихоокеанского флота на Север были переброшены два звена торпедоносцев, закончили подготовку к боевым действиям авиационный ОМАГ. Не обошли вниманием и ВВС КБФ. В конце апреля 1-й гмтап получил на свое пополнение семь, в мае — девять ДБ-3Ф. Это позволило временно восстановить в части 4-ю и 5-ю эскадрильи (приказом это изменение не проводилось). Своей рекордной численности в 1942 г. полк достиг 22 мая — в его составе числилось 10/8 Ил-4 и ДБ-3Б в Углово, 16/13 — в Новинках (кроме того, имелось еще пять СБ). Все это позволило с началом очередной навигации приступить к активным действиям, в том числе и на морском направлении.

Фактически первые вылеты в интересах морской войны были сделаны еще в марте, когда Финский залив оставался скован льдом. Неоднократно в ночное время 1-го гмтап звеньями или даже отдельными самолетами бомбили базы противника, для чего с конца зимы начали использоваться осветительные бомбы. Производились такие вылеты и в дальнейшем. Особое внимание уделялось наиболее крупному из ближайших портов — финскому Котке. По докладом, в результате удара в ночь на 15 июня экипаж капитана Балебина прямым попаданием ФАБ-250 потопил транспорт, а в ночь на 24 июня экипаж командира 2-й эскадрильи капитана М.С. Косова — танкер. Данные противника не подтверждают этих успехов. Согласно журналу боевых действий немецкого командующего тральными соединениями «Восток» (FdM Ost; штаб базировался в Котке) контр-адмирала Бёмера, в первом случае в акватории порта взорвался десяток бомб тяжелого и среднего калибра, во втором случае легкие повреждения получил флагманский корабль адмирала — сторожевик «F 3», на котором два человека получили ранения. Чтобы достичь этого результата, ВВС КБФ и Ленинградского фронта произвели 35 вылетов бомбардировщиков (в т.ч. 14 Ил-4, 3 СБ



Экипаж 1-го мтап занимает места в кабине ДБ-3Б, 1942 г.



Вручение гвардейского знамени 1-му гмтап. Знамя вручает командующий КБФ вице-адмирал В.Ф. Трибуц



В президиуме торжественного собрания, посвященного празднованию 1 мая 1942 г.: известный писатель-маринист бригадный комиссар В.В. Вишневский, майор П.И. Хохлов, майор Н.В. Челноков

и 1 Ар-2 1-го гмтап) и 16 штурмовиков. Столь незначительный результат объяснялся в первую очередь сильным зенитным прикрытием Котки — самолеты бомбили с больших высот и, хотя потерь не понесли, не добились и попаданий.

Пожалуй, наиболее заметного успеха при проведении бомбодаров пилоты 1-го гмтап добились в ходе налетов на главную базу немецко-финско-итальянской Ладожской флотилии — порт Лахденпохья. Воздушная разведка КБФ еще в начале лета заметила сосредоточение вражеских сил на Ладоге, после чего штаб авиации до конца осени постоянно планировал удары небольшими силами по вражеским базам. Привлекались к ним и бомбардировщики 1-го гвардейского. Так, между 22 июля и 22 августа Лахденпохья бомбили 20 ДБ и 9 СБ, 22 августа — 22 сентября — 12 ДБ и 3 СБ, 22 сентября — 22 октября — 4 ДБ и 3 СБ, после 22 октября — 3 ДБ. Налеты советской авиации (в них также принимали участие МБР-2 авиагруппы Ладожской флотилии) значительно затруднили действия вражеских военно-морских сил на озере. Швейцарский историк Ю. Майстер, занимавшийся изучением боевых действий на морских, озерных и речных театрах Великой Отечественной, по этому поводу писал:

«54-я истребительная эскадра полностью занималась тем, что обороняла боевые паромы (имелись в виду паромы Зибеля немецкой Ладожской флотилии. — прим. М.М.) во время монтажа на верфи, а затем их базы. Из-за тяжелых боев в районе Ленинградского котла и на Волховском фронте немецкой авиации не удалось добиться над морем превосходства в

воздухе... Только во время некоторых наступательных операций в течение дня паромам могло быть предоставлено более или менее достаточное прикрытие истребителями, в то время как торпедные катера и прибрежные минные заградители без прикрытия истребителями могли проводить операции лишь ночью. Русские бомбардировщики каждую ночь бомбили базы союзников (немцев, финнов и итальянцев. — прим. М.М.) и добивались разрушений, при этом имелись человеческие жертвы... Ночные налеты советской авиации обычно совершались одиночными самолетами старой конструкции и в основном были направлены на Сорталахти и Кякисалми. За период с 18 августа по 22 октября в Сорталахти воздушные тревоги объявляли 127 раз, причем в 45 случаях следовали налеты бомбардировщиков. ПВО в различных финских портах осуществлялась лишь при помощи пулеметов и 40-мм орудий и потому не могла действовать успешно». Насколько известно, в результате этого «бомбового прессинга» нашим не удалось окончательно уничтожить ни одного вражеского корабля, но в том, что противнику не удалось сорвать перевозки по ладожской «Дороге жизни», есть вклад летчиков 1-го гмтап.

Большой интерес вызывает организация ночных минных постановок, хотя и они в этот период были безуспешными. По данным разведки, противник продолжал перевозки в порты западной части залива, и в первую очередь в Хельсинки, по ледовым фарватерам. Опыт их минирования был накоплен во время «зимней войны», но тогда в основном применялись парашютные мины МАВ-1, использование которых теперь считалось нецелесообразным. Кроме того, все постановки в 1940 г. осуществлялись в светлое время, когда мину можно было точно сбросить в узкую полосу фарватера. Теперь же по вполне понятным причинам миноносцы могли действовать только ночью. Следовало ожидать, что большинство мин упадет на лед, но в том, что новая мина АМГ-1 способна пробить лед и остаться после этого в исправном состоянии, были определенные сомнения. Кроме того, была нужна гарантия в том, что не пробившие лед мины не останутся лежать, демаскируя тем самым место постановки. В кратчайшие сроки в условиях блокадного города мастерскими Научно-исследовательского минно-торпедного института был сконструирован и изготовлен самоликвидатор. Его испытания, произведенные на ледовом полигоне в районе Шепелевского маяка в период с 20 февраля по 5 марта, завершились полным успехом. В ночь на 7 и 8 марта близ Хельсинки было выставлено 5 мин (еще один ДБ вернулся из-за неисправности матчасти и сел с миной на аэродроме), на которых, по данным нашей разведки, получил тяжелые повреждения вражеский транспорт (зарубежных данных, подтверждающих этот успех, нет). К сожалению, из первой постановки не вернулось два самолета, один из которых пилотировал командир 3-й эскадрильи Герой Советского Союза майор М.Н. Плоткин. Через сутки выяснилось, что при возвращении уже над нашей территорией «ильюшины» столкнулись в воздухе. По-видимому, понесенные потери показали коман-



Летный состав 1-го гмтап. В первом ряду (слева направо): командир 3-й эскадрильи капитан А.Т. Дроздов, начальник штаба полка капитан Д.Д. Бородавка, заместитель командира полка майор Н.В. Челноков, командир полка полковник Е.Н. Преображенский, комиссар полка полковой комиссар Г.З. Оганезов, штурман полка майор П.И. Хохлов, командир звена 2-й эскадрильи капитан А.З. Пятков, начало лета 1942 г.

Минные постановки 1-го гмтап в 1942 г.

Месяц	Число вылетов	Районы постановок					Потери
		подходы к Котке	р-н Хельсинки	пролив Бьеркезунд	Выборгский залив	Лужская губа	
3.42	6	-	5 АМГ-1	-	-	-	2
5.42	13	1 АМГ-1	11 АМГ-1	-	1 АМГ-1	-	-
6.42	23	4 АМГ-1 6 А-1-4	-	6 АМГ-1 4 А-1-4	1 А-1-4	-	2 А-1-4
7.42	24	-	-	12 АМГ-1 12 А-1-4	-	-	-
8.42	32	6 АМГ-1 23 А-1-4	-	-	-	2 АМГ-1	1 АМГ-1
Итого	98	11 АМГ-1 29 А-1-4	16 АМГ-1	18 АМГ-1 16 А-1-4	1 АМГ-1 1 А-1-4	2 АМГ-1	1 АМГ-1 2 А-1-4

дованию неприемлемыми, и от продолжения ледовых постановок отказались. В дальнейшем до середины мая вся деятельность полка на морском направлении сводилась к эпизодическим вылетам звеньев или отдельных машин для бомбардировки портов и кораблей со средних высот — без какого-либо успеха.

18 мая полк получил из штаба ВВС КБФ план минных постановок на ближайший месяц, согласно которому требовалось выставить 66 мин у Хельсинки, 43 — у Таллина и 62 — у Котки. Следует отметить, что почти половину от запланированного числа мин составляли полученные по ленд-лизу британские донные неконтактные мины А-1-4. Первая партия этих мин поступила в СССР еще в августе 1941 г., в октябре они уже были на КБФ, но потребовалось еще несколько месяцев на обучение личного состава обращению с ними. Кроме того, постоянно отвлекали дела на сухопутном направлении. Первый вылет по новому плану состоялся в ночь на 29 мая. В течение месяца вместо 171 запланированной мины успели поставить всего 29, после чего задачи ВВС вновь изменились. Все постановки осуществлялись по ночам и, как правило, совмещались с бомбардировочным ударом по порту. Противник противодействовал слабо, но и сам не пострадал.

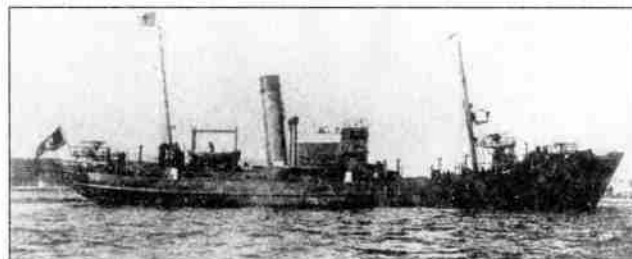
Между 29 июня и 4 июля ВВС КБФ провели операцию по минированию пролива Бьеркезунд, через который, по данным нашего командования, осуществлялось развертывание легких сил финского флота на наши коммуникации между Кронштадтом и Лавансаари. В трех групповых вылетах самолеты 1-го гмтап выставили в южной части пролива 34 мины. Интересно отметить, что из-за нараставшего с каждым вылетом противодействия зенитной артиллерии на третий раз постановщикам пришлось лететь в обеспечении штурмовиков. К сожалению, и на этот раз удачно проведенная операция не привела к потерям корабельного состава противника. Очевидно, сброс мин в белые ночи был замечен с берега, в результате чего скрытность постановок нарушилась и финны перестали на время пользоваться проливом. Последней по счету стала операция по минированию подходов к порту Котка (29 июля — 11 августа), когда «ильюшины» выставили у порта 6 АМГ и 23 А-1-4. Всего в течение года «ильюшины» 1-го гмтап сбросили 97 мин, но успеха так и не добились. Флот противника оказался готов к борьбе с нашими минами, в том числе и неконтактными, уже давно переставшими быть диковинкой на Западных театрах военных действий. Если добавить к этому шаблонность нашей тактики (постановки во всех случаях совмещались с бомбардировочным ударом), то можно прийти к выводу, что обнаружение и уничтожение наших заграждений не составляли большого труда.

Летний период 1942 г. характеризовался общим повышением активности сил КБФ в Финском заливе. Стержнем, вокруг которого вертелись события, стало развертывание трех эшелонов наших подводных лодок из Ленинграда и Кронштадта на просторы Балтики, где с осени 1941 г. противник восстановил плавание одиночных неохранных судов, так, словно все происходило в мирное время. Немцы и финны ответили на по-



Боевые друзья командиры эскадрилий 1-го гмтап: 1-й майор А.Я. Ефремов и 3-й капитан А.Т. Дроздов, 1942 г.

явление подводной угрозы постановкой многочисленных минных полей на двух противолодочных рубежах — Гогландском (немецкое название «Зееигель»; простирался на север и на юг от острова Гогланд) и Нарген-Порккаллаудском («Насхорн»; в самом узком месте Финского залива, между эстонским островом Найссаар (Нарген) и финским полуостровом Порккалла-Удд). За линиями мин несли дозорную службу группы охотников за подводными лодками, на которые, в свою очередь, охотились немногочисленные торпедные катера и штурмовики Балтфлота. Впрочем, нередко мобилизованные из рыболовных судов вражеские сторожевики и охотники классифицировались нашей воздушной разведкой как транспорты, что породило у нашего командования ощущение интенсивных перевозок в Финском заливе и даже сосредоточения десантных сил



Типичный немецкий сторожевой корабль, переоборудованный из рыболовного траулера

на рейдах в Нарвском заливе! К борьбе с этими мифическими «транспортерами» в начале июня привлекли и самолеты 1-го гмтап. Необходимо отметить, что в отличие от 1941 г. удары по кораблям в море изначально планировались как торпедные удары, поскольку бомбометание по движущейся цели со средних высот окончательно скомпрометировало себя. Из-за малочисленности ударных групп в вылетах использовались исключительно «низкие» торпеды, сбрасываемые прицельно. Все удары осуществлялись дежурными торпедоносцами после получения данных от воздушной разведки. Данные от нее могли запаздывать относительно времени обнаружения на интервал от 3,5 до 8 часов (!), что привело к срывам ударов 7, 15, 18 и 19 июня. Из-за скудности наших сил вылеты обычно совершались в светлое время суток или в «белые» ночи группами от двух до четырех самолетов (последнее всего в двух случаях), иногда с небольшим истребительным прикрытием, хотя в условиях низкой облачности утром или вечером могли высылаться и одиночные неохраняемые машины. Поскольку торпедоносцы летали из Угловы, а истребители сопровождения базировались на острове Лавансаари, встречи с эскортом происходили далеко не всегда, а даже когда происходили, слетанность самолетов из разных частей оставляла желать много лучшего. Регулярно планировалось взаимодействие со штурмовиками, которым следовало подавлять зенитную артиллерию кораблей, но на практике его не добились ни разу. Поскольку 1-й мтап и 57-й шап входили в разные бригады, организовать их взаимодействие могли только на уровне штаба ВВС КБФ, а ему, по-видимому, было не до того. В результате получалось, что каждый из полков посылал небольшие группы самолетов для атаки одного и того же дозора на заграждении «Зеегель»



Подвеска бомб ФАБ-250 под Ил-4, 1942 г.

и они последовательно атаковали его с совершенно произвольными временными интервалами. И если штурмовикам нередко удавалось наносить повреждения кораблям противника и даже потопить один моторный тральщик, необеспеченные атаки торпедоносцев в 1942 г. так ни разу и не достигли цели.

Боевое крещение балтийских торпедоносцев состоялось ночью 3 июня, когда машины, пилотируемые командиром полка Преображенским и командиром 3-й эскадрильи капитаном А.Т. Дроздовым, безуспешно атаковали в Нарвском заливе «2000-тонный транспорт» противника. Изначально торпедоносцам ставилась задача атаковать транспорта на внешнем рейде Таллина, но в связи с ухудшением погодных условий командир полка от выполнения этого плана отказался. Противник этой атаки не зафиксировал. По его данным, в эти сутки в данном районе находились четыре бывших рыболовных траулера: два из 3-й флотилии сторожевиков и два из 12-й флотилии охотников. Тому, что атака осталась незамеченной, удивляться не приходится: взрывов не было, а сброс торпед с корабля скорей всего не заметили, а даже если и заметили, то вряд ли поняли, что это торпеды, — ведь раньше русские такого оружия на Балтике не применяли. Вечером 16 июня тройка ДБ (Дроздов, летчики А.В. Пресняков и Ю.Э. Бунимович) атаковала вражеские корабли на якорной стоянке у западного побережья Гогланда, после чего наблюдала пожар на одном из «транспортов». Через сутки Пресняков и Бунимович наблюдали взрывы своих торпед на той же стоянке, но и на этот раз данных, подтверждающих достижение успеха, нет. Противник зафиксировал лишь последнюю атаку, правда, достаточно своеобразно. В журнале боевых действий FdM Ost имеется донесение от командира 12-й флотилии охотников, который наблюдал минную постановку с советских самолетов в районе Гогланда. Иными словами, немцы заметили, что с самолетов что-то сбрасывают, но, поскольку ни попаданий, ни следов торпед они не видели, было решено, что с самолетов сбрасывают мины. Косвенный результат эти акции все-таки имели: противник прислал для траления в район Гогланда моторные тральщики, которые несколько раз попадали под удары наших штурмовиков и понесли при этом некоторые потери.

С 8 по 11 июля Краснознаменный Балтийский флот предпринял попытку овладеть находившимся близ Лавансаари финским островом Соммерс. В соответствии с крайне неудачно составленным планом 12 Ил-4 нанесли бомбовый удар по островному гарнизону за час до высадки, предопределив тем самым утрату внезапности и тяжелые потери штурмовых групп. С рассветом вражеское командование подтянуло в район сравнительно крупную корабельную группировку, не только поддерживавшую гарнизон огнем, но и пополнявшую его людьми и боеприпасами. В дальнейшем противнику удалось полностью блокировать наш десант, что в конечном итоге привело к его полной гибели. В полдень 9 июля наземные бои окончились. Не имея связи с



Подвеска торпеды под ДБ-35 (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Экипаж капитана А.Т. Дроздова в ожидании сигнала на старт, 1942 г.

Боевая деятельность 1-го гмтап во второй половине 1942 г. по задачам (только самолето-вылеты ДБ-3 и Ил-4)

Задача	22.6—22.7	22.7—22.8	22.8—22.9	22.9—22.10	22.10—22.12	Всего
ВР	1	-	-	-	-	1
БУ по войскам	12*	9	-	-	-	21
БУпо ж/д узлам	5	13	121	12	20	171
БУ по аэродромам	-	-	24	39	-	63
БУ по портам	38	49	54	9	31	181
БУ по кораблям в море	17	-	-	-	-	17
торпедные удары	16	2	6	21	19	64
минные постановки**	43	27	2	-	-	72
прочие	-	12	1	3	-	16
Итого	132	112	208	84	70	606

Примечания. * Удар по опорным пунктам противника на о. Соммерс;

** С учетом вылетов на обеспечение минных постановок (отвлекающие бомбоудары, фотоконтроль).

берегом, наши катера в течение 9—10 июля несколько раз пытались высадить на остров подкрепления, но либо не могли прорвать блокады, либо гибли в бою. Все это время ВВС Балтфлота, имевшие неоспоримое господство в воздухе, непрерывно атаковали вражеские корабли. Только торпедоносцы 1-го гмтап совершили 15 вылетов (экипажи Дроздова, Бунимовича, Преснякова и замкомандира эскадрильи капитана В.А. Балебина) и сбросили 12 торпед, доложив об уничтожении 2 канонерских лодок и трех сторожевых кораблей. Однако из принимавших участие в операции финских и немецких кораблей (финские минные заградители «Руотсинсалми», «Риилахти», канонерские лодки «Уусима», «Хяменмаа», «Турунмаа», немецкие тральщики «М 17», «М 19», тяжелая плавбаза «Ост» и плавбаза «Неттельбек») ни один потоплен не был. В большинстве случаев торпедные атаки воспринимались как сброс мин, но утренняя атака 9 июля, направленная против финских минных заградителей, впервые прошла во вражеских документах как торпедная. Немцы восприняли это финское донесение с определенной долей скептицизма — сами они все еще не были убеждены, что противник имеет в своем арсенале торпедоносцы. С определенной натяжкой к результатам действий самолетов 1-го гмтап можно отнести лишь повреждение 11 июля канлодки «Турунмаа», на которой во время отражения очередного налета взорвалось 20-мм орудие, убив двух и ранив 8 человек. Ответными действиями вызванных в район боя финских истребителей был поврежден Ил-4 Преснякова. Самолет чудом не загорелся и с изрешеченными бензобаками сел на острове Лавансаари.

Командование бригады и полка осталось явно недовольно результатами первых ударов. В отчете 1-го гмтап за 13-й месяц войны (22.6—22.7.1942), в частности, говорилось следующее:

«12 самолето-вылетов, произведенных на торпедные удары кораблей противника, были малоэффективны по причине:

а) Недостаточная степень подготовки летного состава и отсутствие опыта боевых торпедных атак. В результате чего выход в атаку производился неграмотно, всеми самолетами с одной стороны, что давало возможность кораблям противника на скорости путем маневра легко уклоняться от атаки.

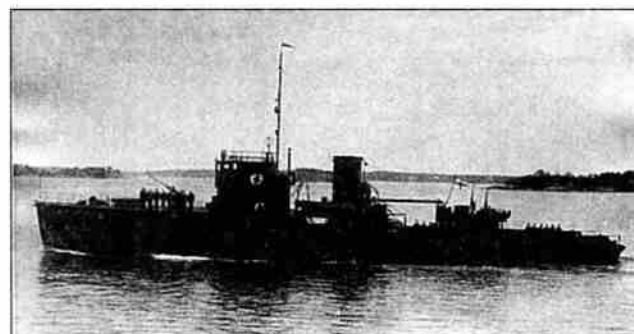
б) Прицел для торпедометания не использовался всеми экипажами при выходе в атаку, сбрасывание торпед происходило на глаз, что значительно понижало эффективность удара (экипажи, пренебрегавшие прицелом ПТН-5: майора Кузнецова, лейтенанта Кудряшова, капитана Литовчук).

в) Выход на цель и атаку происходил на высоте 50—30 метров, в результате экипажи недостаточно определяли расположение и строй кораблей противника, не могли достаточно точно определить элементы движения их и выбрать наивыгоднейший захват для атаки.

г) Задачи на торпедный удар ставились дежурным экипажам перед вылетом за 20—30 минут, что не позволяло произ-

водить подготовку экипажей, и экипажи уходили на выполнение заданий с общей предполетной подготовкой».

В последующие месяцы 42-го вылеты торпедоносцев осуществлялись спорадически, в перерывах между участием в операциях по бомбежкам портов, железнодорожных узлов и аэродромов. Хотя еще 24 июля командующий КБФ отдал приказ приступить к полетам на «свободную охоту» в Финском заливе, штаб ВВС еще некоторое время оставался верным практике предварительной воздушной разведки. Поскольку наладить ее оперативность по-прежнему не удавалось, вылеты торпедоносцев оставались редким явлением — два раза в августе и один раз в сентябре. Видимый успех достигался в каждом случае, но ни разу он не был подтвержден современными данными. Например, 27 августа пара Ил-4 в сопровождении 10 «Харрикейнов» атаковала «три транспорта» в Нарвском заливе и наблюдала потопление одного, якобы в результате попадания торпеды, сброшенной В.А. Балебиным. Реально нападению подверглась группа тральщиков из состава немецкой 3-й флотилии, которая доложила, что ее атаковали два торпедоносца, после чего наблюдались следы торпед, прошедших на значительном расстоянии. Судя по всему, прицелиться нашим пилотам помешал плотный заградительный огонь главного калибра тральщиков — при падении каждого 105-мм снаря-



Корабли ВМС Финляндии неоднократно становились объектами торпедных атак ВВС КБФ: канонерская лодка «Турунмаа» (справа сверху) и минный заградитель «Руотсинсалми» (справа внизу)



Ил-4 1-го гмтап с торпедой 45-36АН со стабилизатором АН-42 в полете, 1942 г.

да вверх поднимался столб воды высотой 10—15 м, встреча с которым сулила самолету немедленную гибель.

Тем временем основные усилия 1-го гмтап были сосредоточены на ночных налетах на железнодорожные станции и аэродромы противника. Интенсивность вылетов по сравнению с предыдущими месяцами выросла примерно в два раза. Делалось это в связи с планировавшейся операцией по деблокаде Ленинграда. Операция состоялась в сентябре — октябре и завершилась крупной неудачей — немцам удалось окружить часть ударной группировки Волховского фронта в лесных массивах в районе Синяино. Правда, их войска тоже понесли серьезные потери и израсходовали множество бомб и снарядов, что сорвало планировавшееся наступление на Ленинград. В ходе этих налетов полк и понес свои основные боевые потери. В первой половине сентября один за другим пропали без вести машины ст. л-т Овсянникова, капитанов Зотова, Кузнецова и Пушкина. Тогда предполагали, что их сбили ночные истребители противника, но ставшие известными в настоящее время материалы противника не подтверждают это предположение. В результате к 22 сентября численный состав полка сократился практически вдвое: там насчитывалось всего 9/8 Ил-4, 4/4 ДБ-3Б и 3/3 СБ. Вылетов на морском направлении по-прежнему совершались единицы.

Регулярными полеты торпедоносцев стали только с 8 октября, уже при новом командире полка Герое Советского Союза майоре Н.В. Челнокове. Еще в июле 41-го бывший комэск-1 временно покинул родной полк, чтобы возглавить свежесфор-

мированную эскадрилью штурмовиков Ил-2. Эскадрилья воевала в составе 57-го бап. С 20.8.1941 до конца года Челноков лично произвел 58 вылетов на штурмовике, в ходе которых в группе уничтожил 51 танк, 148 автомашин, 123 фургона, 43 зенитных пушки, 18 бронемашин, 22 орудия и миномета и т.д. Указом от 14.6.1942 Н.В. Челноков был удостоен звания Героя Советского Союза, практически одновременно получил назначение на должность помощника командира 1-го гмтап. 9 августа он сменил на этой должности Е.Н. Преображенского, который стал командиром 8-й бомбардировочной бригады, куда по-прежнему входил и 1-й гмтап.

Отчаявшись наладить взаимодействие между разведчиками и торпедоносцами, командование ВВС КБФ пошло на то, чтобы разрешить полеты на «свободную охоту», хотя и понимало, что этот метод ущербен. Почти каждый день на поиск вылетала пара торпедоносцев, зачастую возвращавшаяся из-за плохой погоды или неисправностей материальной части. Когда же погода оказывалась лучше, наших летчиков ожидали неприятные сюрпризы. 13 октября пара, возглавляемая Балебиным, безуспешно атаковала группу сторожевиков и на обратном пути была перехвачена шестеркой финских «фоккеров». Воздушным стрелкам якобы удалось сбить двоих преследователей, но оба «ильюшиных» получили по 30—40 пулевых пробоин и с трудом дотянули до базы. 19-го Балебин атаковал миноносец (ре-



Командир 1-го гмтап с августа 1942 г. Герой Советского Союза майор Н.В. Челноков



Герой Советского Союза капитан Балебин Василий Алексеевич

ально — финский сторожевой корабль), на следующий день экипаж Пяткова, по донесению, потопил «небольшой транспорт» южнее Ханко (немецкий охотник «Uj 1214»). 22 октября паре торпедоносцев не удалось обнаружить целей, чего не скажешь о финских истребителях, атаковавших наших при возвращении. Один из «ильюшиных» получил весьма серьезные повреждения, но дотянул до базы. После этого случая вылеты продолжились исключительно в сопровождении истребителей, однако практика показала, что это не решает проблемы. 25-го пара Ил-4, возвращавшаяся после «успешной» атаки крупного транспорта в сопровождении «Харрикейнов», была атакована шестеркой вражеских охотников. Торпедоносцам удалось оторваться от преследования, но двое из числа сопровождавших рухнули в воду.

Несмотря на неудачный исход этого боя, на следующий день вылет был повторен примерно тем же составом. «Ильюшины» дошли до района западнее острова



Подготовка Ил-4 1-го гмтап к боевому вылету

Большой Тютерс, где атаковала одиночный сторожевой корабль. В свое время некоторые отечественные исследователи делали предположение, что в ходе этой атаки был потоплен со всем экипажем охотник «Uj 1204». Увы, это не так. Охотник подорвался на mine еще ночью, и часть его экипажа была спасена находившимся рядом «Uj 1208». Что же касается объекта атаки пары торпедоносцев, то им скорее всего являлся какой-то остов судна, поскольку, согласно донесению истребителей сопровождения, в ходе атаки цель не маневрировала и ответного огня не вела. Тем не менее торпеды все равно не попали. Группа легла на обратный курс, «яки» ушли на Лавансаари, и именно в этот момент появился противник. В небе над Копорским заливом «ильюшиных» внезапно атаковала шестерка «фокеров». В коротком бою в воду упали машины, пилотируемые старшим лейтенантом И.А. Кудряшевым и лейтенантом Новицким. Последующие поиски торпедных катеров и истребителей ничего не дали — все авиаторы погибли. По финским данным, обе воздушные победы одержал Э.Киннунен, летавший на истребителе Брюстер «Буффало» (тактический номер BW-351). Безуспешными оказались и другие октябрьские атаки, даже в тех случаях, когда авиаторы утверждали, что сделали несколько кругов над целью, дождавшись ее полного погружения. Например, замкомэска Балебин 29 октября доложил о потоплении «миноносца», оказавшегося тральщиком «М 30». В том, что этот корабль не утонул, не может быть никаких сомнений. После войны вполне исправный «М 30» вошел в состав ВМФ СССР под названием «Т-914» и до 1955 г. служил в составе Черноморского флота. В ноябре и декабре действия торпедоносцев вообще не имели успеха из-за плохих метеоусловий и частых отказов техники. Лишь единожды — 12 ноября — удалось сбросить торпеду по сторожевику, но она не достигла цели. После безуспешного вылета пары ДБ-3 6 декабря деятельность торпедоносцев прекратилась на 4,5 месяца.

Боевая деятельность балтийской минно-торпедной авиации в 1941—1942 гг. не может не впечатлять и своим драматизмом, и результатами. Попад с первых дней войны в весьма неблагоприятную ситуацию, полки авиации КБФ не «пали прахом», подобно многочисленным частям и соединениям ВВС Северного, Северо-Западного и Ленинградского фронтов, а без перерыва продолжали наносить удары по врагу. Правда, с осени 1941 г. численность машин в 1-м мтап сократилась настолько, что части пришлось перейти в своих вылетах над сушей практически исключительно к ночной деятельности.

С весны 1942 г. полк частично вернулся к действиям на морском направлении — сначала ставя мины и бомбардируя порты, а с лета—осени пытался действовать на коммуникациях противника одиночными торпедоносцами-«охотниками». В абсолютном выражении масштаб этой деятельности был относительно невелик, но среди задач, решаемых полком, постепенно стал занимать одно из ведущих мест.

Почему же, сбросив в течение года по кораблям противника 42 торпеды, балтийские торпедоносцы не добились ни од-

Деятельность торпедоносцев 1-го гмтап в 1942 г.

Месяц	Произведено с/в	Боевой расход торпед	Результаты по донесениям (реальных нет)	Потери
6.42	7	7	+ 2 ТР, 1 СКР или ТР	-
7.42	16	12	+ 2 КЛ, 3 СКР	-
8.42	4	4	+ 1 ТР	-
9.42	4	4	-	-
10.42	28	14	+ 3 ТР, 1 ММ, 1 СКР	2
11.42	10	1	-	-
12.42	2	-	-	-
Всего	71	42	+ 6 ТР, 1 ММ, 2 КЛ, 5 СКР	2



Осмотр мотора Ил-4 в аэродромных условиях



Штурман старший лейтенант М.В. Лорин принимает боевую торпеду перед подвеской под самолет



Заместитель командира 1-й эскадрильи капитан В.А. Балебин (слева) и штурман Галевич уточняют боевое задание на крейсерский полет в Балтийское море

ного попадания? Причин тому несколько. Во-первых, по-видимому, все атаки были совершены против боевых кораблей, экипажи которых оказались достаточно хорошо вооруженными и подготовленными к отражению подобной угрозы. Во-вторых, в тактическом плане все атаки были весьма и весьма примитивными: совершались с одного направления даже тогда, когда атаквало несколько самолетов, пилоты торпедоносцев не пытались добиться внезапности, атакуя цели со стороны солнца или, наоборот, со стороны темного берега. Для полетов выбирались дневные часы, когда летчику было гораздо проще ориентироваться, но и заметить его было можно на значительной дистанции. В-третьих, пилотам торпедоносцев явно не хватало навыков проведения торпедных атак. В немецких донесениях неоднократно встречались указания на то, что торпеды сбрасывались с высоты 100—200 м, с больших дистанций. Неправильно сброшенные торпеды повреждались при ударе о воду и тонули (это периодически замечали и наши и немцы) либо шли по поверхности, не выдерживая заданного курса. На плохую подготовку косвенно указывают и большие небоевые потери 1-го гмтап в 1942 г., которые почти в два раза перекрывают боевые утраты. Обвинить одних летчиков в плохой подготовке нельзя — даже те, кто служил в полку с довоенного времени, ранее торпедные



Летный состав 1-го гмтап. В центре командир полка Н.В. Челноков, комиссар Г.З. Оганезов и штурман П.И. Хохлов, 1942 г.

удары практически не отрабатывали, а пополнение 1942 г. (бывшие пилоты МБР-2 или выпускники летных училищ) недостаточно овладело и техникой пилотирования ДБ-3. С учетом этого наличный результат кажется не удивительным, а закономерным. 1942 г. действительно получился учебным, вот только специфика этой учебы заключалась в том, что проводилась она в ходе боевых вылетах, где по торпедоносцам стреляли отнюдь не холостыми.

Торпедные атаки МТА КБФ в 1942 г.

Дата (время)	Число и тип сам.*	Пилот	Задача	Район	Цель атаки, данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат, по донесению/реально	Потери
3.6 (02.04)	2 ДБ-3	Преображенский, Дроздов	у-п	бш Вигрунд	ОТР 6-800/?	2 АН	промах	
16.6 (20.42)	3 ДБ-3	Дроздов, Бунимович, Пресняков	у-вр	зап. поб-е о. Гогланд	КОН (1 ТР, 1 СКР)/?	3 АН	+ 1 СКР/промах	
17.6 (16.28)	2 ДБ-3	Пресняков, Бунимович	у-вр	бух. Суркуль	КОН (4 ТР)/БО «Uj 1207», «Uj 1211», «Uj 1202», «Uj 1212», СКР «V 311»	2 АН	2 сильных взрыва на ТР/промах	
9.7 (09.55)	4 ДБ-3	Дроздов, Пятков, Пресняков, Бунимович	у-вр	р-н о. Соммерс	2 СКР/фин. МЗ	2 АН	+ 1 ТР, 1 СКР/промах	
10.7 (12.20)	2 ДБ-3	Балебин, Овсянников	у-вр	то же	1 КЛ или вооруж. ТР, 1 СКР/герм. и фин. кор. у о. Соммерс	2 АН	+ КЛ/промах	
10.7 (17.25)	2 ДБ-3	Кузнецов, Кудряшов	у-вр	то же	2 СКР/герм. и фин. кор. у о. Соммерс	2 АН	+ СКР/промах	
11.7 (09.44)	2 ДБ-3	Балебин, Овсянников	у-вр	то же	?? фин. КЛ «Турунмаа»	2 АН	+ 1 СКР/промах	
11.7 (14.27)	2 ДБ-3	м-р Кузнецов, Литовчук	у-вр	то же	герм. и фин. кор. у о. Соммерс	2 АН	промах	
9.8 (21.20)	2 ДБ-3	Овсянников, Кудряшов	у-вр	р-н о. Б.Тютерс	КОН (3 ТР)/ ТЩ «М 29», «М 15»	2 АН	+ 1 ТР/промах	
27.8 (17.27-17.35)	2 ДБ-3	Дроздов, Балебин	у-вр	59.38/27.10	3 ТР/ТЩ «М 29», «М 30», «М 15», «М 17»	2 АН	+ ТР 1500/промах	
20.9 (18.12)	4 ДБ-3	Борзов, Шаманов, Дроздов, Балебин	у-вр	Зап. Гогландский плес	2 СКР, 6 СКА/ТЩ «М 18», БО «Uj 1208»	4 АН	+ 2 СКР/промах	
13.10 (ок. 14.00)	1 ДБ-3	Пятков	ок	б-ка Вигрунд	ОТР/каменистая банка	1 АН	-	
13.10 (17.14)	2 ДБ-3	Балебин, Разгонин	гк	р-н о. Соммерс	2 СКР/ ? фин. кор.	2 АН	промах	
19.10 (12.17)	1 ДБ-3	Балебин	ок	60.11/26.48	2 СКР/ Наменмаа, VMV 9	1 АН	+ СКР/промах	
19.10 (12.39)	1 ДБ-3	Пятков	ок	р-н Вигрунд	4 СКР/ТЩ «М 16», «М 19», БО «Uj 1208», «Uj 1204»	1 АН	промах	
19.10 (13.10)	1 ДБ-3	Кудряшов	ок	то же	то же/то же	1 АН	промах	
20.10 (13.20)	1 ДБ-3	Пятков	ок	59.30/28.00	ОТР/ БО «Uj 1214»	1 АН	+ ТР 2-3000/промах, торпеда шла по поверхности	
20.10 (14.00)	1 ДБ-3	Новицкий	ок	59.38/28.35	СКР/?	1 АН	промах	
25.10 (10.52)	1 ДБ-3	Деревянных	ок	59.37/27.17	КОН (3 ТР, 1 ММ)/ ТЩ «М 19», «М 29», БО «Uj 1205», «Uj 1208»	1 АН	+ ТР 6000/промах	
25.10 (14.30)	2 ДБ-3	Червоноокий, Кудряшов	гк	59.45/27.15	ОТР/?	1 АН	+ ТР 5-6000/промах	
26.10 (12.20)	2 ДБ-3	Кудряшов, Новицкий	гк	р-н о. Б.Тютерс	СКР/? остов кор.	2 АН	промах	+ 2 ДБ при возвращении
29.10 (13.45)	1 ДБ-3	Балебин	ок	59.55/27.00	КОН (2 ММ, 1 СКР, 4 СКА, 1 баржа)/ ТЩ «М 30», «М 16», БО «Uj 1206», «Uj 1217»	1 АН	+ ММ/промах	
29.10 (16.51)	1 ДБ-3	Деревянных	ок	59.55/26.50	СКР/ SAT «Ост»	1 АН	промах	
12.11 (14.03)	1 ДБ-3	Червоноокий	ок	59.52/26.30	СКР/ VMV 1	1 АН	промах	

* Сведений о модификации ДБ-3 нет.

3.3. 1943 г.

Для Советских Вооруженных Сил и всего народа 1943 г. стал годом великих надежд и достижений. Уже в январе летчики Балтики отличились в ходе операции «Искра» — очередной и наконец-то успешной попытки прорыва блокады Ленинграда. «Ильюшины» и СБ, ведомые пилотами 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка, участвовали в этих событиях как обычные бомбардировщики, нанося ночные удары по станциям, аэродромам и населенным пунктам — узлам сопротивления противника. После прорыва блокады в феврале и марте последовали новые операции, целью которых являлось расширение коридора, связывавшего Ленинград с центральными районами страны. К сожалению, успехами они не увенчались, хотя и отняли много времени и сил. На 1 января боевой состав полка включал 7/6 Ил-4, 3/3 ДБ-3Б, 7/6 СБ, и, естественно, этого было очень мало для того, чтобы отвлекаться на решение каких-либо второстепенных задач, а именно такими воспринимались командованием Ленинградского фронта любые действия на морском театре. В результате удельный вес самолето-вылетов, совершенных Ил-4 1-м гмпта в интересах борьбы на сухопутном фронте, составил в первом квартале года 47% (100 из 213). Наиболее плотным график вылетов оказался в январе, когда «ильюшины» совершили 68 ночных вылетов на бомбежку станций Луга, Мга и Красногвардейск (Гатчина), а также 23 вылета на ночную блокировку вражеских аэродромов. С завершением активной фазы боевых действий на суше обстановка изменилась. 13-я воздушная армия Ленинградского фронта получили подкрепления, а с авиации флота наконец-то была снята задача прикрытия ладожской «Дороги жизни». Все это давало надежду на более активное проведение флотом очередной летней кампании.

Необходимо отметить, что роль главной ударной силы флота на коммуникациях противника, по представлениям нашего ко-

мандования, по-прежнему принадлежала подводным лодкам. Соответственно, ВВС, как и в кампании предыдущего года, должны были играть роль сил, обеспечивающих подлодки: дезорганизовывать дозорную службу противника, наносить удары по группам охотников, срывать постановку минных полей и т.д. В кампании 42-го года, когда немногочисленная флотская авиация в основном была скована выполнением сухопутных задач, такое разделение обязанностей было единственно возможным, но после потерь, понесенных подводными силами к концу кампании, и возрастания мощи ВВС в начале 1943 г. данный стереотип следовало бы пересмотреть. В конечном итоге роль главной ударной силы все равно перешла к морской авиации, но этому предшествовал многомесячный период распыления сил. Рассмотрим все происходившее по порядку.

Первой, как и в прошлом году, из всех «морских» задач повестку дня вышла постановка мин. План минирования был составлен еще в декабре 1942 г. и отличался большей продуманностью по сравнению с предыдущим. В первую очередь это выражалось в перенесении основных усилий на минирование таллинской бухты, поскольку именно Таллин являлся главным транспортным узлом морских коммуникаций противника в северной части Балтийского моря. Параллельно решили продолжать минировать подходы к Хельсинки. План постановок выполнялся в два этапа. На первом, между 21 и 24 февраля, нашим летчикам удалось выставить 14 мин у Таллина и 11 у Хельсинки. Из-за тяжелых погодных условий в восьми случаях «ильюшины» не дошли до цели и сбросили мины у запасных объектов (в т.ч. 6 в проливе Бьерке-зунд и 1 у Котки). Во всех случаях использовались мины АМГ-1, поскольку из-за наличия ледяного покрова использовать неконтактные мины

ДБ-3Б 1-го гмпта готовится к боевому вылету, 20.2.1943.



не представлялось возможным. Углубление мин устанавливалось на 3 метра, что соответствовало осадке достаточно крупного судна. Не обошлось и без потерь — вылетевший вечером 22 февраля ДБ-3Б в Углову не вернулся. Пропал без вести экипаж замполита полка майора Бушихина, воевавшего на фронте с первого дня войны и пользовавшегося законным уважением подчиненных.

В середине марта выполнение плана минных постановок возобновилось. На этот раз в интервале с 16 по 26 марта удалось выставить 51 мину. 31 приводилась в районе Таллина, 18 — между полуостровом Порккала-Удд и Хельсинки, две были сброшены аварийно. Фактически в каждой ночной постановке принимал участие весь исправный состав полка. Главную задачу выполняли 5—7 Ил-4, которые, вылетая одиночным порядком, успевали в течение ночи совершить по два вылета. В каждом случае самолет брал по одной АМГ-1 (лишь один раз — 26 марта — были сброшены 6 А-1-4, причем впервые «ильюшины» поднимали по две такие мины), сбросить которую следовало с высоты 250—300 м. Огонь зениток на такой высоте был бы смертелен, поэтому в каждом случае приходилось тщательно планировать боевые курсы и корректировать их с изменением группировки ПВО противника.

ДБ-3Б и СБ, как правило, использовались в составе отвлекающих сил. Таким же одиночным порядком в течение ночи они бомбили Таллин или Хельсинки, отвлекая на себя огонь зенитных средств и маскируя постановку мин. Не редко для этих же целей привлекались МБРы. Новых потерь удалось избежать, хотя 24 марта один из «илов» серьезно пострадал при вынужденной посадке. Поскольку на следующий день на подходах к Таллину подорвался и затонул германский пароход «Бунгсберг» (1504 брт), общий итог оказался в нашу пользу. 14 апреля на другой АМГ в районе острова Аэгна подорвался сетевой заградитель «НТ 14» (бывший ледокольный буксир «Симсон»; 110 брт). Из 21 немецкого моряка спаслось лишь двое. Впрочем, если учесть, что успехи были достигнуты применением морально устаревших контактных мин, они оказались скорее случайными, чем закономерными. Еще в самом начале наших минных постановок немцы развернули в Таллинской бухте корабельные дозоры, укомплектованные тральщиками 31-й флотилии и сторожевыми катерами флотилии охраны побережья «Остланд». Пролет каждого самолета и места сброса мин тщательно фиксировались, а днем тральщики тра-



Осмотр патронной ленты пулемета ШКАС

лили фарватеры в отмеченных местах. Районы, находившиеся за пределами сети фарватеров, тралились по остаточному принципу, а, как правило, просто закрывались для плавания. При такой организации подрывы происходили только тогда, когда корабли по какой-то причине выходили за пределы контролируемой сети фарватеров, а сброс мин в этой точке не замечался.

Перечисляя круг задач, к решению которых в 43-м привлекались летчики торпедоносцев, нельзя не упомянуть о ночных бомбардировках портов противника. По сравнению с предыдущими годами войны методы выполнения этой задачи совершенно не изменились — небольшие группы бомбардировщиков или даже одиночные машины бомбили базы с высоты от одного до двух километров. Все цели находились у береговой черты, характерные очертания которой помогали штурманам их отыскивать. Иногда, в условиях низкой облачности, приходилось сбрасывать бомбы по расчету времени. Эффективность таких налетов не могла быть высокой, хотя бы если принять во внимание наряд выделявшихся сил. Например, Таллин в течение января бомбил один Ил-4, в феврале — 6 Ил-4 и 9 СБ, в марте — 6 Ил-4 и 15 СБ. Хельсинки в январе не бомбили, в феврале туда слетали 4 Ил-4 и 5 СБ, в марте — 13 Ил-4 и 10 СБ. Из приведенных цифр может показаться, что темп ударов постепенно нарастал. Это не так: в апреле на Таллин слетал всего лишь один СБ, а Хельсинки вообще не подвергались воздействию. Дело в том, что вылеты на бомбоудары планировались штабом ВВС флота по остаточному методу в те дни, когда не было заявок от сухопутных войск, отсутствовали задолженности в выполнении плана минных постановок и т.д. Трудно сказать, задумывался ли кто-нибудь в штабе ВВС над эффективностью подобных ударов — в немецких оперсводках они, как правило, вообще не отражались. Просто были исправные самолеты, некоторое количество опытных летчиков, умевших пилотировать в сложных метеословиях, и «свободное время» — почему бы им не слетать?

31 марта, в преддверии летней кампании, командующий флотом адмирал В.Ф. Трибуц издал новую директиву, согласно которой главной задачей авиации флота считалась борьба с неприятельскими кораблями, причем не только в базах, но и на водных плесах. Основной же целью этой борьбы являлась дезорганизация вражеской системы противолодочной обороны и срыв постановок новых минных заграждений в Финском заливе. Информация о том, что противник начал подготовку к отражению нашего нового «подводного наступления», своевременно попала к разведке КБФ, но что именно происходит, оставалось неясным. На самом же деле немцы еще 24 марта приступили к постановке мин в самой узкой части Финского залива — между островом Найссаар и полуостровом Порккала-Удд, но, что еще хуже, начали ставить поперек залива двойное сетевое заграж-



Бомбардировщики ДБ-3Б (вверху) и Ил-4 (внизу) вылетают на задание, 27.2.1943



Движение самолетов Ил-4, ДБ-3Б и А-20 в 1-м гмтап в 1943 г.

Месяц	В наличии на 1-е число Ил-4+ДБ-3Б+А-20	Поступление* Ил-4+ДБ-3Б+А-20	Потери боевые/эксплуатационные Ил-4+ДБ-3Б+А-20	Отвод Ил-4+ДБ-3Б+А-20
1.43	7+3+0	-	-/1+0+0	
2.43	6+3+0	0+1+0	0+1+0/-	
3.43	6+3+0	5+0+8	-	1+0+0
4.43	10+3+8	-	-	0+0+7
5.43	10+3+1	1+0	-/3+0+0	1+3+0
6.43	7+0+1	1+2+10	1+0+0/-	-
7.43	7+2+11	0+1+5	-	0+0+1
8.43	7+3+15	0+0+10	-	-
9.43	7+3+25	1+0	0+0+2/0+0+1	1+0+0
10.43	7+3+22	-	0+0+2/0+0+1	-
11.43	7+3+19	4+0	1+0+1/-	-
12.43	10+3+18	-	-/0+0+1	1+0+4
1943		12+4+33	2+1+5/4+0+3	4+3+12

Примечание. * За исключением 5 Ил-4, полученных в марте, и 3, полученных в ноябре из 1-го запасного авиаполка, все остальные машины поступали в часть из ремонтных органов. Туда же в подавляющем большинстве случаев осуществлялся и отвод самолетов Ил-4; 8 «Бостон-3» получены 10.3.1943 в Ваенге, после чего 7 переброшены на КБФ. 7 «Бостон-3» в апреле и 1 в июле переданы в 15-й орап. С июня самолеты типа А-20Ж поступали из Красноярска. Кроме того, в полку до октября имелись самолеты типа СБ (7 на 1.1.1943, 1 СБ и 2 УСБ на 1.10.1943).

дение. Эта механическая преграда не оставляла нашим подводникам ни малейшего шанса на прорыв в Балтийское море. Соответственно, и все усилия авиации совершались впустую. 1-й гмтап не стал здесь исключением.

На 1 апреля в составе части имелось 3 ДБ-3Б, 10 Ил-4, 6 СБ и 8 только что полученных «Бостонов» (один из них, неисправный, оставался в Мурманске). Большинство опытных пилотов попали в перегонную команду и в течение ближайших месяцев дважды вылетали в Красноярск за новыми партиями американских машин. С учетом этого боевая деятельность части не могла быть слишком интенсивной. 15 апреля, впервые с декабря 1942 г., два торпедоносца вылетели на «свободную охоту», но, ничего не обнаружив, вернулись в базу. С таким же результатом закончились и подавляющее большинство других вылетов в тот месяц. Единственная атака состоялась 16-го, когда один из «илов» безуспешно сбросил торпеду по небольшому транспорту (возможно, остову транспорта «Эстиранд») у острова Прангли. Подобный результат не удивляет — помимо того, что в части отсутствовали наиболее опытные летчики, сама отправка торпедоносцев в Финский залив была обречена на безуспешность. Дело в том, что противник не осуществлял перевозок по заливу восточнее меридиана Таллина, за исключением финских шхер, куда наши самолеты не посылались. Что же касается борьбы с минными и сетевыми заграждениями, то они выходили на свои постановки по ночам или в условиях плохой видимости, и нам ни разу не удалось достигнуть их в море. К середине месяца немцы и финны завершили создание противолодочного рубежа в западной части залива и с 14 апреля приступили к подновлению минных полей в районе острова Гогланд. Помешать им наличными силами мы не могли.

20 апреля адмирал В.Ф. Трибуц дал новые указания, на этот раз уже непосредственно касающиеся действий авиации по обеспечению выхода подлодок в море. Минно-торпедной авиации ставились задачи нанесения ударов по вражеским противолодочным дозорам и уничтожения минных полей. Последнее планировалось достигнуть ковровыми бомбардировками. Наверное, в штабах понимали малую эффективность подобных действий, но никаких эффективных средств борьбы ни с минной опасностью, ни с минно-заградительными силами противника флот не имел. С 23 апреля по 7 мая 1-й гмтап совместно с МБРами 58-й отдельной эскадрильи произвел 120 самолето-вылетов на бомбардировку акватории в районе острова Гогланд, сбросил 646 бомб, после чего наблюдалось «до 40 сильных взрывов — предположительно мин». Только Ил-4 в апреле и мае затратили на выполнение этой задачи 38 самолето-вылетов, сбросив 256 ФАБ-100 и 209 ПЛАБ-100. Стоит

отметить, что, даже если отбросить несколько тысяч мин, выставленных на гогландском рубеже еще в кампаниях 1942 г., только между 10 апреля и 15 мая 1943 г. немцы и финны выставили здесь же еще 2651 мину. Впрочем, по имеемым к настоящему времени данным, все три выходившие подводные лодки смогли форсировать гогландский рубеж, но попытка продвинуться дальше на запад стала для двух из них роковой. Противник потопил «Щ-408» и «Щ-406» и только благодаря необычайному везению «Щ-303» капитана 3 ранга Ивана Травкина удалось вернуться назад. От него-то командование впервые и узнало о существовании противолодочной сети, перегородившей залив. Лишь 6 июня эти данные были подтверждены аэрофотосъемкой.

Для 1-го авиаполка полеты на бомбардировку минных заграждений оказались не только бесполезной тратой времени и сил, но и косвенной причиной негативных кадровых перестановок. Дело в том, что в ночь на 2 мая при снятии с «ильюшина» неиспользованной бомбы ПЛАБ-100 произошла катастрофа. Сильный взрыв убил не только нарушившего инструкции техника, но и нанес повреждения пяти Ил-4. Два из них сгорели полностью. С формулировкой «за невыполнение приказа командования» были преданы суду командир полка Челноков, инженер Морозов и инженер по вооружению Лебедев. Звезда Героя спасла Челнокова, но с командованием полком ему пришлось расстаться. Последовал перевод в ВВС Черноморского флота на должность помощника командира 8-го гвардейского штурмового авиаполка. Однако судьба обошлась благосклонно с талантливым летчиком. В январе 1944 г. он вновь дослужился до должности командира полка, в августе стал командиром 9-й штурмовой авиадивизии ВВС КБФ и в том же месяце был удостоен второй Золотой Звезды.

Командиром же 1-го гвардейского с 6 мая стал майор А.Н. Дарьин. В многочисленной литературе и мемуарах, посвященных части, он, как правило, вообще не упоминается. Лишь историограф полка журналист Львов в своей книге, не называя личности нового командира, написал: «Офицер, сменивший Челнокова, оказался неподготовлен к осуществлению крутого поворота к боевым действиям на море и

Командир 1-го гмтап с мая по сентябрь 1943 г. майор А.Н. Дарьин (фото 1941 г.)





Подготовка Ил-4 к крейсерскому полету

сам на боевое торпедирование не летал». И действительно, Дарьин до назначения в 1-й гмтап служил на должности помощника командира 52-го дбап ВВС ТОФ. До апреля 1942 г. эта часть являлась 14-м дбап ВВС РККА, следовательно, служивший в ней с 1937 г. Дарьин никакой подготовки к роли командира минно-торпедного полка получить не мог. 29.9.1943 он был снят с должности приказом НК ВМФ с формулировкой «за бездеятельность и плохую организацию службы в полку» и назначен на ЧФ командиром эскадрильи 5-го гмтап. Там он воевал, не вызывая никаких нареканий до августа 1944 г., когда и погиб. Думается, что еще большую ответственность за «плохую организацию службы» должны нести те, кто назначил неподготовленного Дарьина на столь высокую должность в действующей армии. Фактически обязанности командира в это время исполнял помощник командира полка по летной подготовке и воздушному бою майор И.Н. Пономаренко, а в вопросах организации полетов на «свободную охоту» активно участвовал инспектор по технике пилотирования 8-й авиабригады (с июля — 8-й минно-торпедной дивизии) майор И.И. Борзов.

Забегаю вперед, хотелось бы сказать пару слов относительно места 1-го гмтап в оргштатной структуре ВВС КБФ. Как известно, с начала войны он входил в состав 8-й бомбардировочной авиабригады, которую летом 43-го преобразовали в дивизию с сохранением номера. С марта 1943 г. после назначения Е.Н. Преображенского на вышестоящую должность командиром бригады стал полковник А.Н. Суханов, командовавший ею еще в период Советско-финляндской войны. С октября 1941 г. бригада объединяла в своем составе все ударные (кроме штурмовых) авиаполки ВВС флота, а летом 1942 г. в ее состав ввели 21-й истребительный полк. Последний предназначался для сопровождения бомбардировщиков, но имевшиеся на его вооружении истребители Як-1 могли осуществлять это только в восточной части Финского залива. По той же причине по пальцам можно было пересчитать случаи взаимодействия с пикирующими бомбардировщиками Пе-2, которыми был вооружен 73-й бап (с января 1944 г. — 12-й гвардейский пикировочно-бомбардировочный полк). С преобразованием бригады в дивизию ситуация не изменилась — соединение числится таковым лишь на бумаге. Если не считать периодического сопровождения торпедоносцев «яками» при пролете через восточную часть залива, минно-торпедный полк воевал обособленно, не будучи ничем и никем обеспеченным.

В мае 1-й гмтап подвергся некоторой реорганизации. На аэродроме Приютино осталось лишь боевое ядро части в составе 3-й краснознаменной эскадрильи капитана Г.Д. Васильева (в марте сменил на этой должности майора Дроздова) на Ил-4 и часть 2-й эскадрильи, имевшей на вооружении СБ. 1-я и вторая половина 2-й эскадрильи находились в Богослове, где осваивали новые «Бостоны». Процесс этот оказался дли-

телен, поскольку значительная часть прибывших на пополнение полка летчиков только закончила училища, а сами самолеты нуждались в переоборудовании под отечественные стандарты. На боевое ядро тем временем легла значительная нагрузка. Бомбардировщики продолжали «тралить» минные поля, а в период непосредственного прорыва подводных лодок (22—30 мая) бомбили с больших высот корабельные дозоры противника — безуспешно. В дополнение к этому 12 мая командующий флотом приказал подновить минные поля у Таллина и Котки. Организация постановок в целом повторяла мартовскую, за исключением того, что в связи с увеличением светлого времени суток самолетам не удавалось произвести более одного вылета за ночь. В результате 17—19 мая на подходах к Котке были сброшены 16 АМГ-1, а между 20-м и 26-м числами у Таллина — 16 АМГ и 2 А-1-4. В четырех случаях самолеты избавлялись от мин в запасных районах либо аварийно. Единственный известный успех был достигнут 27 мая, когда у острова Аэгна подорвался на mine АМГ и затонул немецкий мобилизованный сторожевой корабль «ОРе 35». Любопытно заметить, что сторожевик погиб не в результате случайного подрыва, а при попытке вытралить обнаруженную им мину АМГ. К счастью, все эти вылеты не привели к новым потерям. Кроме уже описывавшейся катастрофы 2 мая, полк лишился только одного Ил-4, разбившегося при приземлении 31-го числа.

Боевая деятельность торпедоносцев в мае осуществлялась по остаточному принципу, да и чего от нее следовало ожидать? Поскольку посылать одиночный самолет в насыщенный истребителями Финский залив в хороших метеоусловиях было равносильно самоубийству, торпедоносцы вылетали только при низкой облачности или в дождь. Практически во всех случаях эти же условия заставляли летчиков поворачивать в базу, не обнаружив противника. Так закончились вылеты 11, 13 и 14 мая. В дальнейшем полк переключился на минные постановки, и на две недели о вылетах на «свободную охоту» забыли. Когда в конце мая к ним решили вернуться, кого-то осенила идея: зачем летать в плохую погоду в «пустой» залив, когда можно искать противника на просторах Балтики? Как это ни парадоксально может звучать, но при действиях в глубоком тылу противника торпедоносцы подвергались куда меньшей опасности, чем вблизи линии фронта. Дело в том, что система ПВО на оккупированной территории СССР, включая прибалтийские республики, немцами не создавалась — на это у них просто не хватало сил. Если не считать зенитного вооружения самих судов, торпедоносцам угрожали только фронтовые истребители при перелете линии фронта или пролете над Финским заливом, а от них можно было легко уклониться, построив маршрут выше слоя облачности.

Перед рассмотрением конкретных боевых дел балтийских «охотников» хотелось бы подчеркнуть, что в тот период в открытой части моря для них сложилась исключительно благоприятная обстановка. Какая-либо система ПВО коммуникаций отсутствовала, как и система конвоев. После начала ледостава в конце 1942 г. и последовавшего вслед за этим сворачивания действий советских подводных лодок командование противника разрешило судам возобновить одиночное плавание. Не прекратилось оно и весной 1943 г. — выход из Финского залива был надежно перекрыт сетями, в результате чего оставшаяся часть Балтики фактически превратилась в немецкое внутреннее море. В конвоях по нему ходили только госпитальные суда «Браке» и «Роберт Мёринг», для эскортирования которых штаб FdM выделил пару кораблей из состава 3-й флотилии сторожевиков. Кроме того, море ежедневно в любых направлениях пересекали десятки больших и малых транспортных и рыболовных судов Германии, Финляндии, Швеции и Дании. Лишь некоторые из крупных немецких судов имели на вооружении малокалиберные зенитные орудия. Командование противника на театре совершенно не контролировало эти рейсы, а о том, что с судами что-либо случилось, узнавало из сообщений SOS, от других судов либо береговых

постов. Капитаны мелких судов, не имевших радиостанций, нередко докладывали о замеченных «аномальных» явлениях после прихода в порт, объясняя их природу в меру своих знаний.

Из наличных документов не совсем ясно, принимало ли во внимание командование противника возможность появления на этих коммуникациях советских самолетов. Действия наших торпедоносцев в Финском заливе в 1942 г. не произвели на немцев никакого впечатления, и ни в одном общем отчете о них даже не упоминалось. В любом случае для организации надежной ПВО внутренних коммуникаций у немцев просто не было сил. Видимо, это диктовало и логику дальнейшего отношения к воздушной угрозе — в немецких штабах упорно делали вид, что ее не существует, иногда доходя в этом стремлении до абсурда. Впрочем, обо всем по порядку.

Первый вылет на дальнее крейсерство состоялся в ночь на 28 мая. В 00.13 с аэродрома Приютито поднялся Ил-4, пилотируемый капитаном И.Г. Шамановым (штурман М.В. Лорин). В коротких сумерках белой ночи торпедоносец прошел на большой высоте над территорией Эстонии, а затем, снизившись, начал поиск над Рижским заливом. Незадолго до трех часов, когда самолет достиг района острова Рухну, показалась одиночная цель, классифицированная экипажем как 5000-тонный транспорт. Торпедоносец лег на боевой курс и сбросил торпеду, которая, по наблюдениям летчиков, попала в носовую часть судна. Шаманов решил не рисковать и для возвращения избрал другой маршрут. Долетев почти до Риги, он встретил мощную облачность, поднялся над ней и далее по приборам дошел до озера Ильмень, откуда через Чудово и Волхов вышел на свою территорию. Определившись на местности, экипаж взял верный курс и утром приземлился на родном аэродроме. К сожалению, истинный результат атаки Шаманова не известен до сих пор, но то, что экипаж продемонстрировал высокое мастерство и мужество, сомнений не вызывает.

Перспективность нового метода лишний раз подтвердилась на следующий день, когда вылетевший в плохую погоду на поиск в Финский залив «ильюшин» снова вернулся ни с чем. В ночь на 2 июня в дальний полет ушел Ил-4, ведомый Героем Советского Союза (удостоен звания 22.2.1943 за успехи, достигнутые в предыдущем году) капитаном В.А. Балебиным. Подробно рассмотрим время, маршрут и профиль полета, поскольку он был весьма характерен для «охотников», действовавших в 43-м году. Взлет в 00.07 с аэродрома Углов, Сестрорецк (высота 600 м), остров Лавансаари (1000 м), полуостров Ханко (3000 м), Мариенхамн на Аландских островах (1100 м), снижение до высоты 200 м. Вскоре после двух часов на дистанции 5 км обнаружено одиночное судно водоизмещением около 5000 т, идущее курсом 190 градусов. Снижение до высоты 15 м, выход на боевой курс, с дистанции 100 метров сброшена торпеда. Наблюдается попадание и взрыв в кормовой части, погружение. По финским данным, атаке подвергся пассажирский пароход «Арктурас» (2156 брт), имевший на борту 225 человек пассажиров, но торпеда в него не попала. Обратный маршрут: финский город Лувиа (5000 м), Муохорви (6500 м), Кексгольм (8700 м), Ладожское озеро (8000 м), Новая Ладога (3000 м), посадка в Приютито в 05.38. Общая продолжительность полета 5 часов 31 минута.

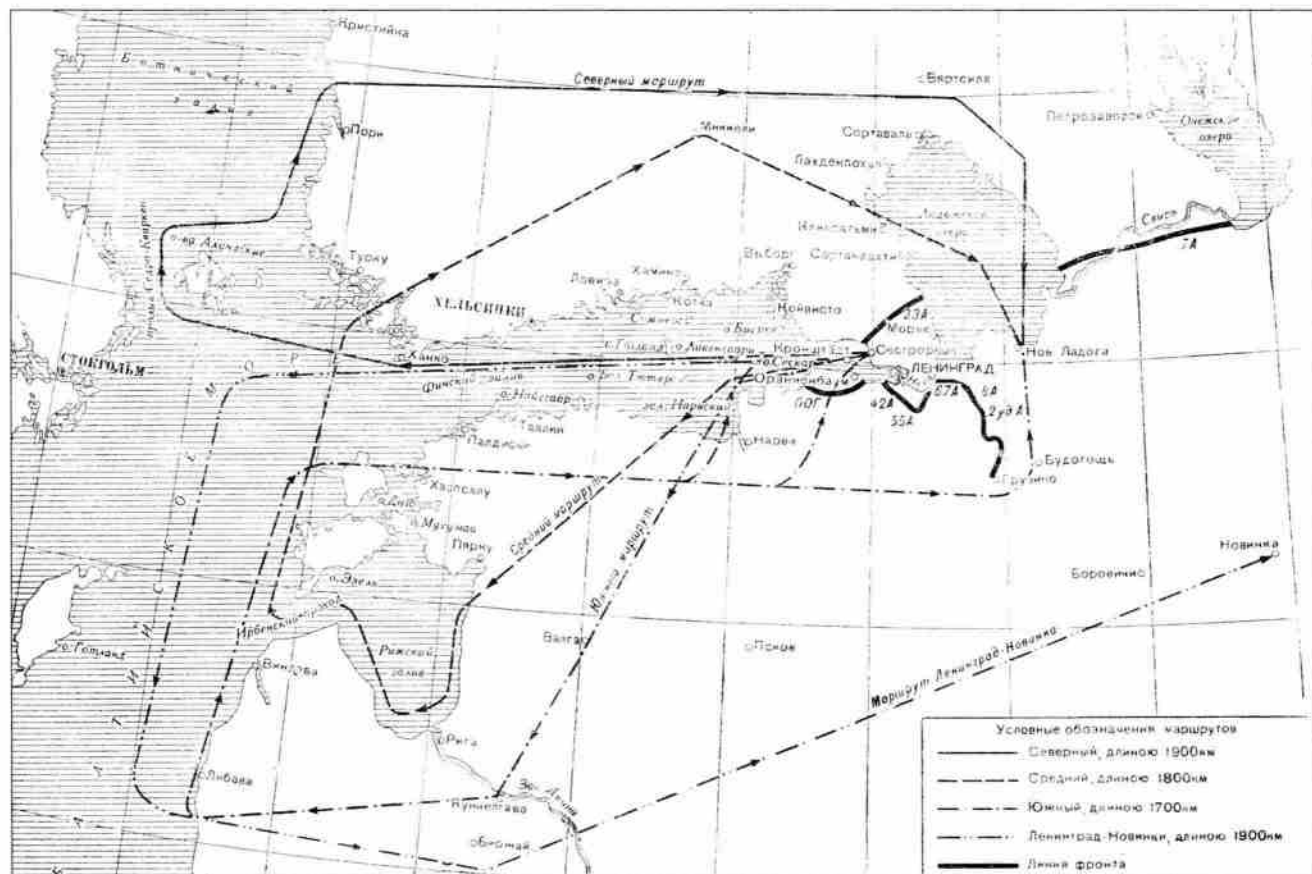
На следующую ночь вылетело два Ил-4, но им не удалось обнаружить целей. 6-го числа наконец-то был достигнут первый достоверный успех. Один из двух «илью», «охотившихся» в эту ночь (пилот — лейтенант А.И. Разгонин), обнаружил на входе в Ирбенский пролив небольшой конвой. По немецким данным, никаких конвоев в этот период по Балтике не водилось, просто на этом оживленном перекрестке нескольких коммуникаций в тот момент одновременно находилось несколько судов. Получилось так, что Разгонин выбрал далеко не самое крупное из них — пароход «Хайнрих фон Плауэн» (1746 брт), в то время как рядом находилось госпитальное судно «Браке» (5347 брт; в его охранении следовали корабль-ловушка «Шифф 47» и сторожевик «V 303») и пароход «Сириус» (998 брт). С борта

«Плауэна» заметили самолет типа «Веллингтон», не обнаруживший каких-либо враждебных намерений, а спустя 10 минут, в 02.33 по средневропейскому времени, судно потряс подводный взрыв. Еще через 20 минут транспорт затонул, унеся на дно моря трех членов экипажа.

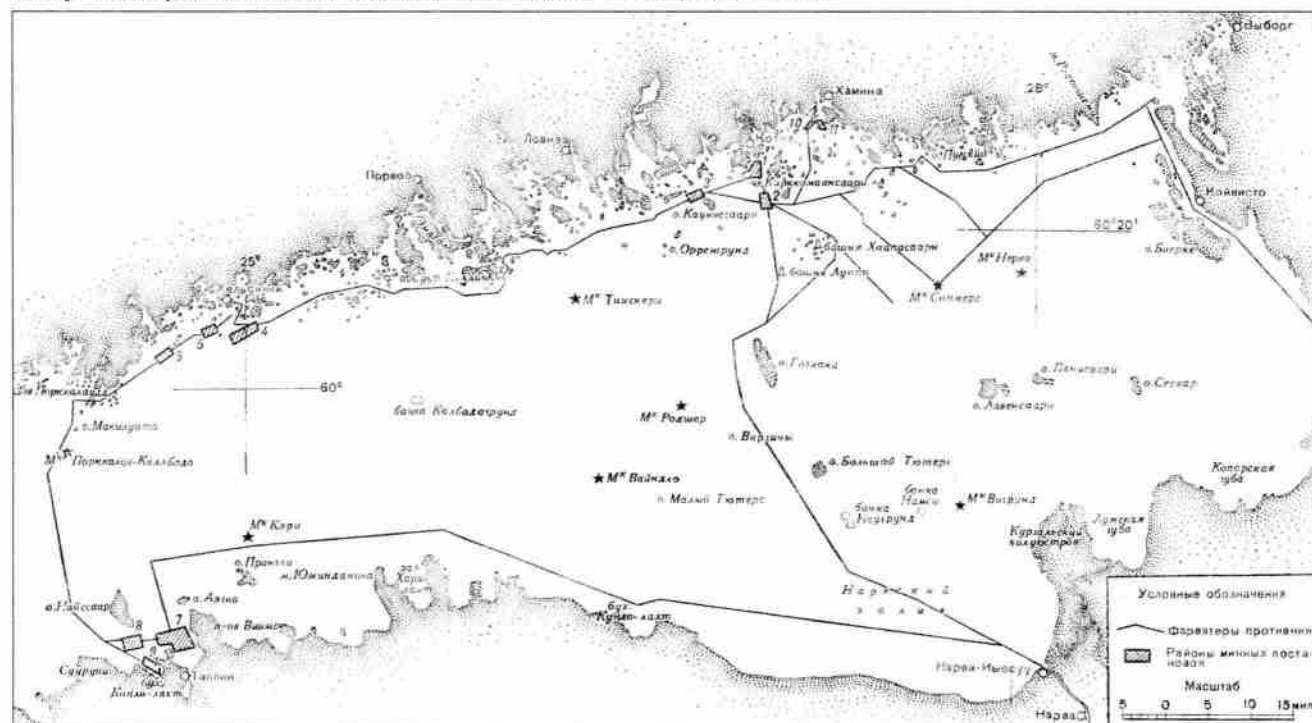
Немецкое командование не сразу связало подводный взрыв с самолетом. Версию об атаке подводной лодки после некоторых раздумий отклонили, то, что судно могли поразить бомбой, категорически отрицал сам экипаж. Лишь спустя два дня, с получением от финнов данных о торпедной атаке «Арктураса», в ЖБД FdM появилась запись о том, что «Хайнрих фон Плауэн» скорее всего потопил торпедоносец. Разница же во времени между обнаружением самолета и взрывом, по всей вероятности, объяснялась тем, что экипаж заметил Ил-4 не в момент торпедной атаки, а раньше, до того как Разгонин вышел в темную часть горизонта, откуда он и стрелял. Несмотря на этот вердикт, из Финского залива для траления района потопления прислали несколько моторных тральщиков 1-й флотилии. Режим перевозок на театре не изменился. Таким образом, ни осложнить перевозки, ни оттянуть сколько-нибудь заметную часть сил немецкого флота из Финского залива в результате этого успеха нам не удалось. Немецкий флот потерял торговое судно, но еще раньше, в 1941 г., его лишили мы — дело в том, что на пятые сутки войны «Хайнрих фон Плауэн», называвшийся тогда латышским пароходом «Аарне», был захвачен наступающими частями вермахта в Виндаве.

8 июня для крейсерства в просторах Балтики вылетела еще одна пара, из состава которой старший лейтенант П.А. Колесник доложил об успешной атаке небольшого судна в районе Аландских островов. Последний вылет воздушных крейсеров в июне стал их первой потерей. 17 июня из полета не вернулся «ильюшин» старшего лейтенанта Евгения Белова. По воспоминаниям сослуживцев, перед гибелью Евгений успел передать по радио, что его над Финляндией атакует истребитель. Это подтверждается финскими материалами, согласно которым в этот день в районе города Каннас финский «Мессершмитт» из эскадрильи LeLv 34 (пилот Lauri O. Jutila) сбил одиночный ДБ-3Ф. Экипаж Белова дорого продал свою жизнь, сбил перед смертью и самого финского летчика, имевшего на своем счету 7,5 побед. Очевидно, при возвращении летчику не удалось найти спасительную облачность и при длительном полете над вражеской территорией его перехватила система ПВО. Даже несмотря на это, общий итог июньских полетов можно оценить как вполне удачный, однако продолжения долгое время не было...

Еще в начале мая «генеральная линия» руководства сделала очередной зигзаг. Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов приказал «считать борьбу с железнодорожными и автомобильными перевозками противника одной из важнейших задач военно-воздушных сил». В очередной раз планы использования минно-торпедной авиации были переработаны и с начала второй декады июня переключены на сухопутное направление. «Ильюшины» неоднократно по ночам бомбили восстанавливаемый противником мост через реку Нарова (уничтожен Пе-2 21 мая; за месяц 17 с/в, сброшено 15 ФАБ-500, 26 ФАБ-250 и 7 ФАБ-100), а затем аэродромы немецких перехватчиков (11 с/в). В этот месяц на действиях ВВС КБФ начал оказывать серьезное влияние бензиновый кризис, пригвоздивший «илью» к аэродромам до третьей декады июля. В результате количество вылетов самолетов полка в июне по сравнению с маем упало в 2,5 раза (217 в мае и 87 в июне), а Ил-4 — почти в три раза (120 и 44 соответственно). С 22 июля они начали вылетать для бомбардировки противолодочных сетей, поскольку народный комиссар ВМФ приказал подводным силам флота предпринять новую попытку вырваться из залива. В первый день налетов торпедоносцы сбросили по сетям три высотных торпеды, а в дальнейшем бомбардировщики добавили к этому еще 240 ФАБ-100. Прибывшая в район сетей 7 августа подводная лодка «С-9» несколько раз пыталась найти образовавшиеся проходы, но безуспешно. Она сама выпускала по сетям торпеды,



Вверху: маршруты полетов торпедоносцев 1-го гмтап на «свободную охоту» в 1943 г.
Внизу: схема районов постановки мин самолетами 1-го гмтап в 1943 г.



Деятельность торпедоносцев 1-го гмтап в 1943 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на «свободную охоту» на начало месяца	Число с/в Ил-4+А-20	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Потери Ил-4+А-20
1-3.43	9 (средн.)	-	-	-	-	-
4.43	13	14	1/1	-	-	-
5.43	13	6	1/1	+ 1 ТР	-	-
6.43	7	10	7/3	+ 3 ТР	+ 1 ТР	1+0
7.43	9	11*	10*/4	+ 4 ТР	-	-
8.43	10	23	15/9	+ 5 ТР, 2 СКР	= 1 ТР	-
9.43	10	44+2	30/25	+ 16 ТР, 2 ТН, 1 маяк	+ 2 ТР, 1 СКР, = 1 ТР	-
10.43	10+22	29+34	49/37	+ 17 ТР, 1 ТН, 1 ТЩ	-	0+2
11.43	10+19	10+41	20/11	+ 3 ТР	+ 1 ТР	1+1
12.43	13+18	0+10	2/1	-	-	-
Итого	15 (средн.)	144+90	132+3/	+ 52 ТР и ТН, 1 маяк, 2 СКР, 1 ТЩ	+ 4 ТР, 1 СКР, = 2 ТР	2+3

Примечание: * В том числе 3 вылета и 3 сброшенные торпеды по противолодочным сетям на Нарген-Порккалаудском рубеже.

но даже несмотря на это никаких результатов достигнуть не удалось. При возвращении субмарина погибла, а еще раньше при попытке «поднырнуть» под сети в глубоководном проходе затонула «С-12» — немцы перекрыли проход донными минами. 30 самолето-вылетов 1-го авиаполка оказались затрачены на задачу, решения которой на тот момент не существовало. В то же время крейсерские полеты, имевшие полную возможность заменить результаты прорыва двух субмарин, оказались чуть ли не на последнем месте. В течение месяца их произвели всего восемь (всего Ил-4 в июле 45 с/в), причем лишь четыре завершились атаками. 22 июля Разгонин доложил об уничтожении 8-тысячного транспорта в Рижском заливе. На следующий день успехов добились экипажи капитанов А.З. Пяткова и комэска 3-й эскадрильи Г.Д. Васильева. Первый достиг успеха, атаковав транспорт в 4—5 тысяч тонн почти у самой Риги, второй — потопив в Ирбенском проливе судно чуть большего размера. Утром 25 июля почти в том же месте транспорт в 5—6 тысяч тонн атаковал старший лейтенант Ю.Э. Бунимович. По его донесению, торпеда отравила цель на дно, но сам Ил-4 впервые за все дальние полеты подвергся преследованию двухмоторных истребителей. Летчику удалось скрыться в облаках, но враг на этом не успокоился, и спустя 20 минут торпедоносец подвергся новой атаке воздушного противника.

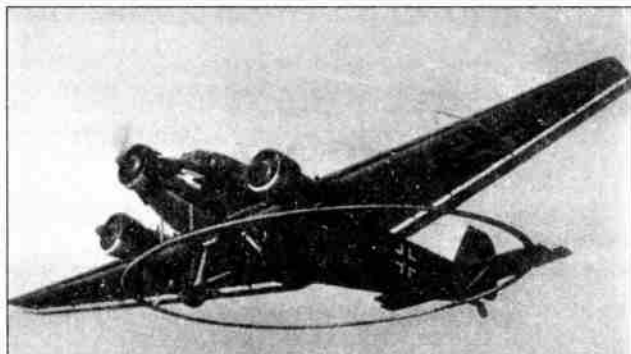
Документы противника никак не комментируют эти случаи, за исключением одного — атаки Г.Д. Васильева 23 июля. Нападению подверглась стоявшая на якоре плавбаза катеров-тральщиков «MRS 12». По утверждению командира плавбазы, торпеда прошла под судном и затонула без взрыва. Командующий тральщиками контр-адмирал Бёмер отказался поверить в произошедшее, поскольку плавбаза имела осадку 5,6 м и стояла в точке с глубиной 9 м. Казалось невероятным, что стальная рыбина умудрилась пролезть в 3,5-метровое «окно»! По-видимому командир плавбазы оказался обижен таким недоверием, и решил во что бы то ни стало найти торпеду. Его поиски увенчались успехом 17 августа — со дна подняли цельнохвостую 45-36АН. Впрочем, к тому времени скептицизм адмирала по поводу русских торпедоносцев заметно поубавился.

С августа, после того как стало окончательно ясно, что лодки в море не выйдут, командование КБФ наконец-то начало решительный поворот морской авиации в сторону моря. Впрочем, поскольку подготовка экипажей «Бостонов» все еще продолжалась, наличный состав сил ограничивался 7 Ил-4, 3 ДБ-3Б и 1 СБ. Самолеты, часть из которых эксплуатировалась с первого дня войны, использовались с максимальным напряжением. Иногда летчики успевали слетать на ночную минную постановку, а днем пара экипажей уже посылалась на поиск кораблей

противника с торпедами. Перебои с бензином прекратились, и в августе Ил-4 удалось слетать на выполнение боевых заданий 122 раза — больше, чем в какой-либо другой месяц 43-го.

Новый тур минных постановок начался 8 августа, в связи с увеличением продолжительности темного времени суток. И на этот раз основными районами являлись Таллин и Хельсинки, а запасными — финский порт Котка и бухта Кунда на побережье Эстонии. Тактика действий осталась без изменений, однако на этот раз подавляющее большинство выставленных до 23-го числа мин (89 из 109) составляли английские неконтактные А-1-4. Впервые нами использовались приборы кратности, заставлявшие мину сработать лишь по прошествии определенного по счету корабля. На минах, выставленных в августе, приборы кратности устанавливались на 3—9 импульсов, что значительно повышало противотральную стойкость заграждений. Из районов постановок на первом месте был Таллин (67 мин), на втором — Хельсинки (26). 6 АМГ и 1 А-1-4 было сброшено у Котки. Немцы оказались в целом подготовленными к подобному обороту событий. Еще раньше они перебазировали на театр 2-й эскадрилью 1-й группы самолетов-тральщиков Ju-52MS. Ежедневным облетом они подрывали 2—3 мины, а именно такое количество, по-видимому, ложилось на фарватерах из числа 10-12 мин, выставляемых в течение ночи.

Значительно возросло число вылетов на «свободную охоту». В августе оно возросло до 23, что было больше, чем за два предшествующих месяца, вместе взятых. В семи случаях пилоты доложили о результативных атаках. Две из них произошли в Финском заливе против сторожевых кораблей и, несмотря на доклады, не увенчались успехом. Три раза (1 и 23 августа; в первые сутки дважды) Разгонин и Шаманов пытались бросать торпеды по судам в Рижском заливе и Ирбенском проливе, но подтверждения их успехам нет. То же можно ска-



Германский самолет-тральщик Ju 52m «Мауси»

зять об атаке Колесника в районе Утё 26 августа. Подтвердился только доклад командира 3-й эскадрильи капитана Г.Д. Васильева, торпедировавшего на выходе из шхер в районе Турку 23 августа финский пароход «Гераклес» (5103 брт). Судно получило серьезные повреждения в носовой части, но в конечном итоге было отбуксировано в порт.

Увеличение активности не осталось незамеченным немецким командованием. Наиболее острую его реакцию, как ни странно, вызвало неудачное нападение П.А. Колесника на транспорт «Бремерхафен» (5355 брт). По наблюдению летчика, торпеда вскоре после приводнения затонула, но капитан, должно быть, разрисовав атаку в таких красках, что штаб FdM запретил плавание невооруженных транспортов («Бремерхафен», несмотря на крупные размеры, не имел зенитного вооружения) восточнее меридиана 21 градус. Что же касается транспортов, то от своей судьбы он все равно не ушел — вечером 30.10.1944 его повредила группа советских штурмовиков из 8-го гшп. На «Бремерхафене», перевозившем беженцев из Курляндского «котла», начался сильнейший пожар, не позволивший организовать спасательные работы, и утром 31-го пароход затонул севернее косы Хель, унеся на дно 410 человеческих жизней.

Сентябрь стал месяцем наибольших усилий и достижений летчиков 1-го гмпт, чему были свои причины. В середине месяца 1-я и 2-я эскадрильи наконец-то закончили подготовку и перелетели из Богослово на новый, только введенный в эксплуатацию аэродром Каменка. Взлетная полоса здесь была шире и длиннее, чем в Приютино, а это значительно упростило молодым пилотам взлет и посадку, особенно в темное время суток. Правда, 16 сентября при учебном вылете один «Бостон» все-таки потерпел аварию. Первой задачей для эскадрильи стал очередной тур по минированию Таллиннской бухты и шхерных фарватеров в районе Хельсинки. По плану полку следовало выставить 220 А-1-4 и 30 новейших советских донных неконтактных мин АМД-500. В сентябре мины устанавливались на 2—5 импульсов, но впервые использовались приборы срочности, приводившие мину в боевое положение не сразу, а лишь по прошествии от 2 до 6 суток. Реальность помешала выполнить все намеченное. Отечественные мины оказались не готовы к использованию, а подготовка молодых летчиков позволяла вылетать только в лунные ночи. В итоге между 7 и 15 сентября А-20 и периодически привлекавшиеся Ил-4 сбросили 26 мин у Таллина, 36 у Хельсинки и 10 в запасных районах. Потеря не было до последней ночи операции, когда на аэродром не вернулись два «Бостоны». Причины их гибели выявить не удалось, но поскольку противник на них не претендует, то остается предположить столкновение в воздухе. В любом случае салдо оказалось в нашу пользу — 13 сентября на выходе из Хельсинки подрывалась плавбаза финской флотилии подводных лодок ледокол «Сису». Хотя судно получило серьезные повреждения, его удалось отбуксировать в порт. К сожалению, находившиеся вместе с ледоколом подводные лодки «Весихийиси» и «Ику-Турсо» не пострадали. Не менее серьезная минная постановка создавалась и у Таллина. По данным нашей разведки, в течение августа — сентября порт не мог принимать суда в течение 20 дней. Немцы подтверждают, что ведущий в Таллин фарватер закрывался для движения на 2 часа в первой половине августа и дважды на несколько часов в первой половине сентября. Согласно их данным, потери они не понесли, а повреждения баржи «F 193» и тральщика «R 120» относятся на счет подрывов на собственных минах, хотя в первом случае это выглядит достаточно сомнительно.

Несмотря на то что общая интенсивность вылетов самолетов части по сравнению с августом сократилась (в сентябре всего 77 вылетов на Ил-4, 17 на А-20 и 10 на СБ), боевая деятельность торпедоносцев резко усилилась. Всего пилоты полка произвели 46 вылетов на «свободную охоту» (44 на Ил-4 и 2 на А-20), причем в 33 из них самолеты вылетали за пределы Финского залива. Тактические решения на организационные по-

та и поиска в основном сохранялись прежними (вылет за 1,5—2 часа до рассвета, чтобы атаковать между рассветом и восходом солнца, пролет в район поиска на высоте 1100—1800 м, поиск на высоте 50—3000 м), но при возвращении все чаще экипажи вместо пролета выше слоя облачности стали практиковать уход на бреющей высоте. Такова была реакция на невозвращение нескольких экипажей и эпизодические встречи с немецкими самолетами над территорией Эстонии. При наличии низкой облачности командование предпочитало посылать торпедоносцы через 1—2 часа после рассвета, но тогда район их поиска ограничивался Финским заливом. В восьми случаях крейсера возвращались, не выполнив задания из-за сложных метеоусловий, в семи случаях — наоборот, из-за слишком хороших погодных условий, когда летчикам не удавалось обнаружить облака, выше которых они могли бы достигнуть района поиска. В течение месяца было произведено 25 торпедных атак по целям, которые, по докладам пилотов, завершились потоплением 16 транспортов, двух танкеров и плавучего маяка. Конечно, далеко не все заявленные успехи подтвердились, но тем не менее сентябрь стал самым успешным месяцем за всю карьеру балтийских торпедоносцев!

Вот факты: первого успеха 2 сентября добился один из лучших пилотов-охотников Балтфлота старший лейтенант А.И. Разгонин. Незадолго до 6 часов утра в Рижском заливе он обнаружил одиночное судно, четко сориентировался в обстановке и без промедления сбросил торпеду. Целью летчика оказался шведский моторный танкер «Свеа Рейтер» (1333 брт), получивший попадание в район расположенного на корме мостика. Погибло шесть шведских моряков. Интересно отметить, что судно совершало переход из Риги в Данциг и находилось в немецком фракте. Благодаря новой постройке (танкер был спущен на воду в 1940 г.) «Свеа Рейтер» удержался на плаву и был отбуксирован немцами в Ригу. О новом успехе Разгонин доложил 5 сентября, но никакой зарубежной информации по данному поводу нет. В тот день пилот сбросил торпеду по одиночному небольшому транспорту или траулеру (по донесению, водоизмещение 3000 т) в районе мыса Колкарагс и вроде бы наблюдал его потопление. 16-го матко нацеленная торпеда отправила на дно финский сторожевой корабль «Уиско» (бывший рыболовный траулер тоннажем 219 брт). События развивались в следующей последовательности: совершая полет в западной части Финского залива, в 17.05 Разгонин обнаружил севернее острова Найссаар «однотрубный двухмачтовый транспорт водоизмещением 2500—3000 т, высота борта 2,5 м, судя по осадке — груженный». Из-за низкой облачности «ильюшин» Александра шел на небольшой высоте, вследствие чего его атака оказалась для финнов совершенно внезапной. Остановившийся для гидроакустического поиска сторожевик не успел ни дать ход, ни открыть зенитный огонь, и получил торпедное попадание в центр корпуса. Ничто не помешало Разгонину сделать два круга и пронаблюдать агонию своей жертвы, которая спустя 8—10 минут полностью скрылась под водой. Вместе с кораблем погибло 19 моряков, включая командира лейтенанта Сандхольма, спасся только один. В последующие дни месяца экипаж Разгонина успехов не имел, хотя несколько раз и вылетал в крейсёрские полеты.

Эстафету принял другой торпедный ас ВВС КБФ — старший лейтенант Ю.З. Бунимович. Еще 3 сентября он атаковал стоявший на якоре в абосских шхерах безвестный финский транспорт и доложил о его потоплении. По всей вероятности, сильный зенитный огонь с судна и береговой батареи помешал Юрию правильно прицелиться и проконтролировать результаты атаки. Утром 12-го Бунимович сбросил торпеду по одиночному пароходу в районе латвийского маяка Лалпензее. Контрольный снимок (в архиве не обнаружен) засвидетельствовал поражение цели, однако зарубежных данных, подтверждающих это, до сих пор нет. Утром 23-го пилот доложил о новой успешной атаке примерно в том же районе. Нападению подвергся небольшой конвой, включавший 6000-тонный

транспорт. Интересно взглянуть на атаку нашего торпедоносца глазами противника. Вот как ее описал летописец 3-й флотилии сторожевых кораблей Кригсмарине В. Кортальс:

«...В Данцигской бухте стояло два груженных парохода, ожидавших охранения для перехода в Ригу. «V 305» получил приказ быстро выйти в море для сопровождения госпитальных судов «Браке» и «Роберт Мёринг». Командир повстречался с обоими судами. «Слишком плохое охранение» — таково было его мнение, вопреки мнениям обоих капитанов.

При холодном северном ветре силой от 4 до 5 баллов конвой покинул Данцигскую бухту. Волны шли со стороны левого борта наискось и своими ударами раскачивали корабль. Видимость была хорошей, командир конвойной на «V 305» также был доволен тем, что его сторожевик мог развивать 10 узлов и тем самым гарантировать непрерывное охранение судов.

В 06.05 был зафиксирован шум мотора, на высоте всего 300 м прямо на конвой летел самолет. «Возможно, немецкая машина!» — крикнули с бака на мостик, и командир еще не совсем был уверен в своих действиях, разрешил орудия произвести только один залп фугасным снарядом перед крылатой машиной. Несмотря на это, опознавательный сигнал отсутствовал. Никакого сомнения — это русский самолет.

Вблизи от конвойной атакующий снизился до 50-метровой высоты и сбросил торпеду, нацеленную на «Браке». Капитан слишком долго медлил из-за сомнений в национальной принадлежности самолета с выстрелом из собственной зенитки, теперь же самолет сам стрелял по его судну из всего бортового оружия. Орудия «V 305» все были нацелены на отлетающую машину и добились нескольких попаданий.

Так как установка глубины хода торпеды была очень незначительной, пузырьковый след мог быть хорошо виден рулевому с «Браке», и от нее удалось уклониться. Торпеда прошла вплотную с кормой и направилась в направлении на «Мёринг», который тотчас получил приказ круто переложить руль право на борт. Торпеда прошла параллельно его борту и затонула. Собравшийся у подходной бочки Готенхафена конвой в качестве безопасного маршрута избрал действующий путь «синий» и осторожно прошел проход в заграждениях у Хеля. На этом пути в последнее время мало что случалось, поэтому для всех командных инстанций было доведено, чтобы они больше не направляли конвой с таким слабым охранением. Все-таки «Браке» шел со 141 возвращавшимся отпусником, 26 санитарями, 2 охранниками и 18 т имущества вермахта. «Мёринг» был загружен 46 служащими гражданского персонала, 17 возвращавшимися отпусниками, 25 санитарями, 2 конвоирами и 41 т имущества.

Только благодаря меткому оборонительному огню торпеда прошла мимо своей цели — таково было мнение капитана «Браке», который уже давно ходил в конвоях».

Бунимович же посчитал, что торпеда взорвалась в кормовой части судна, что, по-видимому, объяснялось тем, что свое наблюдение ему пришлось совмещать с энергичным маневрированием. Благодаря ему машина смогла избежать попадания. Спустя три дня Юрий вновь произвел атаку у латвийского побережья и теперь добился полного успеха. Жертвой торпеды стал немецкий пароход «Хильдегард» (1260 брт), перевозивший груз угля в оккупированную Ригу. Судно затонуло не сразу, потому весь экипаж, за исключением одного пропавшего без вести, успел пересечь в спасательные шлюпки и высадиться на берег. 30 сентября — еще одно потопление на этой же коммуникации. В 08.00 западнее маяка Ужава Бунимович обнаружил и торпедировал 8000-тонный танкер. Фотография, сделанная за мгновение до взрыва торпеды, украсила исторический журнал полка. Правда, на дно отправился не танкер, а сходный по силуэту, хотя и гораздо меньший по размерам лихтер «Зульхоф 17» (397 брт), перевозивший строительный гипс. В результате всех этих атак на счет полка добавились два потопленных и одно поврежденное транспортное судно, а также финский сторожевой корабль. Остальные атаки, произ-

веденные в течение месяца экипажами П.А. Колесника, А.П. Чернышева, И.Г. Шаманова и Г.Д. Васильева, подтверждений не получили.

Даже несмотря на это, эффект, произведенный на командование противника, оказался весьма значительным. Надо отдать немцам должное — они не ждали, когда противоборствующая сторона утопит у них 10 или 20 судов. Вначале они долго не хотели признать факт существования у нас торпедоносной авиации, но после того, как убедились в ее эффективности, энергично взялись за решение проблемы.

В первую очередь прошли переговоры с командованием 1-го воздушного флота, в зоне ответственности которого находился участок фронта от Ленинграда до озера Ильмень. Сразу выяснилось, что авиационное командование не обладает силами не только для того, чтобы прикрывать караваны, но и даже организовывать перехват торпедоносцев в тех случаях, когда их удастся обнаружить. Дело в том, что на 1 сентября на весь многокилометровый участок фронта 1-й воздушный флот располагал всего 38 истребителями (дневная группа IV/JG 54 и ночная эскадрилья 1/NJG200) из которых лишь 14 находились в боеготовом состоянии. Пришлось ограничиться мероприятиями организационного порядка. 7 сентября штаб FdM отдал распоряжение, согласно которому все суда, использующиеся для перевозок по Балтийскому морю должны были вооружиться зенитками, а для плавания восточнее меридиана 21° судам следовало объединяться парами (охранение из боевых кораблей им не придавалось). В остальных районах суда могли плавать и одиночным порядком, но максимально прижимаясь к береговой черте, где из-за малой глубины торпеды после сброса зарывались бы в грунт.

20 сентября, после того как несколько судов доложили о торпедных атаках как о минных постановках, военно-морское командование «Остзее» (MOK Ostsee), осуществлявшее общее руководство на театре, решило усилить FdM 25-й флотилией



Момент торпедирования плавбазы «Зульхов-17» старшим лейтенантом Ю.Э. Бунимовичем, 30.9.1943

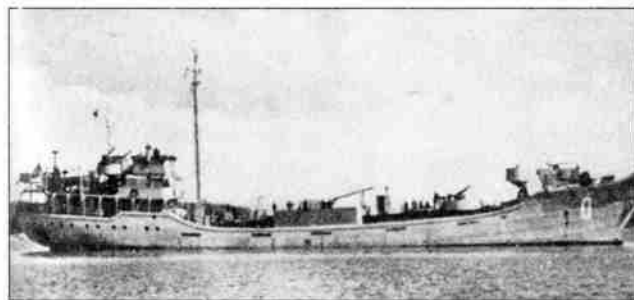
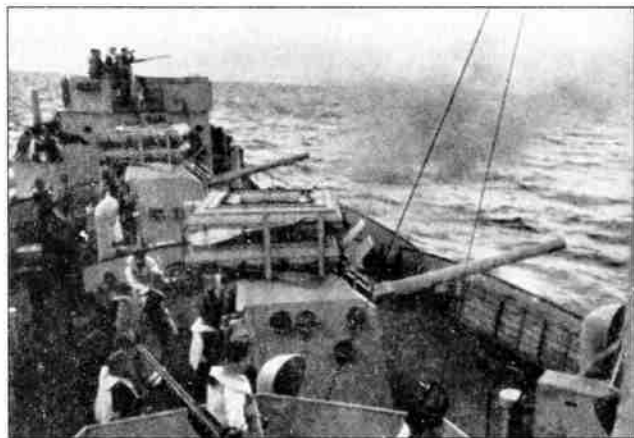




**Командир 1-го гмтап
с 26.9.1943 майор
И.И. Борзов**

тральщиков, которая только за месяц до этого была переведена из Таллина для действий в балтийских проливах. 24—26 сентября тральщики в устье Финского залива задержались для контрольного траления района, где 20-го Г.Д. Васильев безуспешно атаковал транспорт «Штуббенхук».

Приход в Таллин новой флотилии и прекращение подлодки КБФ попыток прорыва за пределы залива дали возможность контр-адмиралу Бёмеру произвести перегруппировку своих сил. Поводом к этому стало известие о потоплении «Хильдегарда». Опасаясь за танкеры, которые продолжали совершать одиночные переходы между портами Германии, Риги и Турку, штаб FdM решил выделить для их эскортирования сторожевики 3-й флотилии. Войсковые транспорты, задействованные в перевозке отпускников, решили не эскортировать, поскольку все они имели зенитное вооружение и по скорости заметно превосходили сторожевики. Почти сразу за этим пришло известие о гибели «Зульхоф 17». Тогда Бёмер предложил МОК Ostsee запретить плавание судов на участке от Либавы до мыса Колкасагс с 5 до 8 часов утра. Ответственными за выполнение этого распоряжения назначались коменданты портов, которые контролировали судоходство посредством разрешений на выход судов в море. В остальные часы суда могли ходить только парами, причем одно из судов должно было иметь зенитное вооружение. Не остановившись на этом, адмирал вывел из залива тяжелые и легкие плавбатарей, которые ранее использовались для несения дозорной службы на рубеже «Зеегель». По его замыслу эти сравни-



тельно крупные и хорошо вооруженные корабли, переоборудованные из голландских каботажных теплоходов, могли прекрасно сыграть роль «ловушек для самолетов» — для этого их следовало расставить в узловых пунктах коммуникаций, где они провоцировали бы на себя атаки самолетов противника. Впервые тяжелые плавбатарей «Нинбург», «Поларис» и «Хелена» заняли свои позиции между Либавой и м. Колкасагс 7 октября. В дальнейшем они не ограничивались только функцией пассивного ожидания торпедоносцев, а лидировали групповые переходы транспортов, каждая на своем участке, передавая суда друг другу как эстафетную палочку.

Тем временем деятельность 1-го гмтап на коммуникациях противника продолжала набирать обороты. 29 сентября состоялся первый вылет «Бостона»-торпедоносца, на следующий день — второй. Оба летчика (помкомполка майор И.Н. Пономаренко и командир 1-й эскадрильи капитан Н.Г. Константюк) доложили о победах (не подтверждены), что окончательно «оформило допуск» «Бостона» к боевой работе в качестве крейсера-охотника. В октябре масштабы боевой деятельности на дальних коммуникациях противника мыслились еще шире, тем более что с 29 сентября в командование частью вступил ветеран полка, энтузиаст дальних полетов майор И.И. Борзов. Увы, эти надежды не оправдались.

Внешне картина боевой деятельности почти не изменилась. Летчики совершили рекордное за 1943 г. месячное число вылетов и сбросили максимальное количество торпед. Заявленное число побед осталось таким же, как в сентябре, но... Впервые, снизилась интенсивность использования самолетов. Если в сентябре на каждый исправный самолет приходилось по 4,5 вылета в месяц, то в октябре — только два. И это при том, что в течение октября полк практически не отвлекался на решение других задач и сделал всего два вылета одиночных А-20 на минные постановки. Главной причиной этого, безусловно, стало значительное ухудшение погодных условий в осенний период. Вылеты осуществлялись лишь в течение 22 суток месяца, причем зачастую самолеты взлетали лишь за тем, чтобы спустя час-полтора вернуться на базу, не сумев пробиться через сплошной фронт низкой дождевой облачности. Вот типичная картина боевого вылета в изложении ветерана полка А.В. Преснякова:

«Вчера мы не летали из-за сильного ухудшения метеослужбы. А сегодня майор Борзов приказал мне произвести разведку погоды. Над Эстонией мы попали в сильнейшее обледенение и чуть не разбились. Постепенно нижняя кромка тумана прижала нас к самым макушкам деревьев, но мы продолжали лететь по маршруту на бреющем. Вдруг началась сильная морось, и машина почти мгновенно покрылась ледяной коркой. Лед нарастал интенсивно. Самолет стал тяжелым, неповоротливым. Кое-как развернувшись, полетели обратно. Однако машина быстро теряла скорость. Моторы ревели на полном газу, но их мощности уже не хватало. А толщина ледяного слоя все увеличивалась. Верхушки деревьев мелькали под крыльями, чуть не цепляя за фюзеляж. Еще немного, и мы сядем на лес на территории, занятой врагом. В последний момент я сбросил торпеду. Освободившись от тысячекilограммового груза, самолет стал легче. Его скорость увеличилась километров на двадцать. А секунд через пять или семь мы выскочили из мороси. Медленно освобождаясь от ледового плена, самолет лишь минут через сорок обрел свою обычную маневренность. Мы потеряли торпеду и в Балтику не пробились».

12 октября, чтобы доказать летчикам, что летать при такой погоде все-таки можно, на крейсерство вылетел сам Борзов. Его полет был пионерским в еще одном аспекте — впервые с начала войны он производился с расчетом атаковать цель не днем, а ночью, на лунной дорожке. Взлет из Каменки состоялся

Германские тяжелые плавучие батареи, игравшие роль судов-ловушек для советских торпедоносцев — «Нинбург» (слева вверху) и «Остзее» (слева)

в 23.05 11 октября, атака — в 01.17. Так о его возвращении из боевого вылета вспоминает А.В. Пресняков:

«Дверь распахнулась. На пороге показался Иван Иванович Борзов. По виду не скажешь, что только сейчас он вернулся из опасного пятичасового полета...

— Можно вопрос? — торопливо вставляет Шаманов. — Вы для начала только скажите, сможем ли мы торпедировать ночью?

— Сможете! Обязательно сможете, — уверенно отвечает Борзов, садясь на подставленную скамейку. — Трудности будут, особенно в первых полетах. Сегодня я их ощутил, когда первый раз в темноте с высоты почти к самой воде опускался. Высотомеру верить нельзя — там барометрическое давление атмосферы обязательно отличается от установленного на аэродроме. Вместо моря внизу видна чернота. Поэтому страха по горло, а удовольствия нет. Однако, как видите, смог. И за вас я уверен, что сможете...»

Даже из этого мемуарного отрывка ясно, что ночной поиск и атака требовали достаточно высокой квалификации. Еще больше усилий потребовало возвращение на базу ночью в сложных метеоусловиях. Летавший с командиром в одном экипаже штурман части майор Н.Д. Котов по возвращении сказал:

«Неужто до дома добрались? Я всю дорогу его убеждал, что лететь невозможно. А он ни в какую. Так и прорвались туда и обратно на его самолубии».

Увы, все эти старания пошли прахом — враг не только не терял «5000-тонного» транспорта, но даже не зафиксировал атаки Борзова. Такой же результат имела ночная атака командира 1-й эскадрильи Константюка, состоявшаяся двумя днями позже.

Данный перспективный метод тогда развития не получил. Из-за сложных метеоусловий далеко не каждый раз удавались дневные вылеты, не то что ночные! Следует отметить, что дождь и туман затрудняли не только пилотирование, но и обнаружение цели. Весьма показательно то, что в плохих погодных условиях и противник часто не замечал атакующие торпедоносцы, вследствие чего далеко не все атаки оказались зафиксированными. Метеоусловия препятствовали и точному расчету элементов торпедной атаки. Так, 7 октября промахнулся по цели Ю.Э. Бунимович. Голландский транспорт «Орион» (1722 брт) он оценил как 15 000-тонник, вследствие чего разочарование от промаха переживалось особенно остро. В конечном итоге это судно все равно было потоплено балтийскими торпедоносцами, но произошло это только спустя полтора года, уже после трагической гибели Юрия...

Во-вторых, на снижение результатов повлияло и отсутствие опыта боевых торпедных атак у большинства летчиков, летавших на «Бостонах». Следует отметить, что, хотя число вылетов между Ил-4 и А-20 в октябре распределялось почти поровну, именно пилоты последних доложили о 13 из 19 одержанных успехов. Практика показала, что в лучшую сторону не отличались даже такие «зубры», как И.И. Борзов и А.В. Пресняков. Утром 2 октября они охотились на суда у западного входа в Ирбенский пролив, и, судя по докладам, каждый потопил по транспорту. Из немецких данных следует, что оба торпедоносца последовательно атаковали каботажный теплоход

«Нордштерн», имевший тоннаж всего 154 брт. Потопить такое судно торпедой было вообще крайне затруднительно. Самое же забавное заключалось в том, что переживший две атаки теплоход спустя пять дней утонул без постороннего вмешательства — совершая обратный рейс, он в Ирбенском проливе пропал дном об остов погибшего в 1941 г. советского эсминца «Сердитый».

И все-таки главной причиной снижения успехов представляются контрмеры противника. Сигнальщики на судах стали бдительнее, крупные суда удавалось застичь в море редко, а атака мелких не давала результатов. Когда же все-таки в прицел попадало крупное судно, торпедоносцы встречались плотным зенитным огнем. Дистанции сброса увеличивались, судам стало легче уклониться от смертоносных снарядов. В качестве наглядного примера можно привести описание атаки Г.Д. Васильева на немецкий конвой 19 октября в освещении В. Кортальса:

«Капитан вел танкер «Альтенбург» 10-узловым ходом южным курсом. Если бы он захотел, пароход мог бы идти вдвое быстрее, но он не мог полностью использовать мощность своей машины, т.к. сторожевик «V 307» ожидал его для конвоирования на «синем» фарватере в точке №18. Максимальный ход «V 307» составлял 12 узлов. Оба вахтенных офицера до того времени договорились, что судно будет идти в кильватер кораблю охранения.

На траверзе Бакофена сигнальщики донесли о самолете, приближающемся со стороны носовых курсовых углов по правому борту. Это произошло в точке с координатами 57°05,8'N/21°10'O. Рулевой также увидел вынырнувший из облаков самолет и сразу объявил воздушную тревогу. Крутым переложением руля он развернул корабль в направлении самолета и поставил машинный телеграф на «полный вперед».

Речь шла о русском ДБ-3Ф, который приближался к танкеру на малой высоте. «V 307» молниеносно открыл огонь, т.к. все орудия были предусмотрительно подготовлены. Облака разрывов снарядов 88-мм орудия ложились вплотную к цели, многочисленные попадания 2-см снарядов причинили повреждения. Следующий залп лег так близко к кабине, что пилот был вынужден отклониться от своего прямого курса. При отвороте он сбросил свою торпеду.

На мостике следили за приближающимся к танкеру пузырьковым следом. Танкер развил большой ход, капитан наблюдал быстро приближавшуюся торпеду, которая вот-вот должна была попасть в рулевое устройство быстро идущего судна. Торпеда прошла мимо у самой кормы. Экипаж «V 307» представил, что танкер уже летит в воздух. Торпеда была установлена на такую малую глубину движения, что создавала перед собой 1,5-м водяной бурн. Самолет удалился на север, но описал еще одну петлю, чтобы установить результаты торпедирования.

Командир сторожевика внес в КТВ:

«Воздушная тревога отменена в 06.19. Расход боеприпасов: 10 выстрелов 88-мм, 275 выстрелов 20-мм и 56 выстрелов 15-мм зрликана, у которого при 56-м выстреле произошла серьезная поломка. При отказе взорвались боеприпасы. Командир расчета был ранен в лицо и правый глаз. Он был наскоро перевязан и позднее при входе в порт назначения направлен на берег для оказания врачебной помощи».

Успешность поиска торпедоносцев 1-го гмтап методом крейсерства в мае—декабре 1943 г.

	5.43	6.43	7.43	8.43	9.43	10.43	11.43	12.43	Всего
Число вылетов	6	10	8	23	46	63	51	10	217
Число обнаружений целей и атак	1	3	4	9	25	37	11	1	91
Вернулся из-за СМУ	5	2	1	7	15	14	28	9	81
Вернулся из-за необнаружения цели	-	2	2	5	3	6	6	-	24
Вернулся из-за отказа МЧ	-	2	1	2	1	5	2	-	13
Прочие причины и гибель	-	1	-	-	2	1	4	-	8
Процент успешных вылетов	16,6%	30%	50%	39%	54,3%	58,7%	21,6%	10%	42%



Агония и гибель германского транспорта «Мариенбург», потопленного экипажем капитана П.В. Летуновского 1.11.1943

По совокупности вышеизложенных причин даже неизбежно завышенная официальная статистика свидетельствовала, что процент попаданий торпед сократился на треть. Реально же он упал до нуля. Потери же, наоборот, увеличились. 10-го на базу не вернулся «Бостон» с молодым экипажем, 14-го — машина воевавшего с первого дня войны старшего лейтенанта А. Самедова. По финским данным, оба самолета стали жертвами «Мессершмитта», пилотируемого финским асом Антти Тани (Antti J. Tani) из эскадрильи LeLv 34. 18 октября третий A-20 разбился при посадке. Сокращение результативности торпедоносцев до нуля не осталось секретом для немецкого командования. Интересно отследить, как в своих двухнедельных отчетах штаб FdM характеризовал деятельность нашей минно-торпедной авиации в сентябре и октябре (до сентября о действиях торпедоносцев вообще не упоминалось):

1-я половина сентября: «В настоящее время планомерно используются одиночные торпедоносцы против торговых судов, осуществляющих самостоятельное плавание в Балтийском море и Рижском заливе. Корабли атакуются торпедоносцами в утренние часы. Торпедоносцами был поврежден только один пароход, но его удалось взять на буксир».

2-я половина сентября: «Поскольку атаки торпедоносцев по большей части являются безуспешными и проводятся постоянно в одно и то же время суток в одном и том же районе, торговым судам отдалено распоряжение не заходить в этот район моря в это время суток. Поскольку нет достаточного количества эскортных кораблей и организация конвоев повлечет за собой сокращение грузооборота, предпринимаются попытки принять соответствующие меры против атак противника... Два торговых судна тоннажем 2460 брт были потоплены попаданиями торпед».

1-я половина октября: «В начале месяца ежедневно 1—2 торпедоносца атаковали пароходы между Ригой и Либавой, а также на «желтом» фарватере западнее о. Даго. Все атаки были безуспешными. Из некоторых пунктов также докладыва-

ли о выброске мин, которые, по-видимому, являлись попросту неисправными торпедами, так как до сих пор еще не найдено ни одной мины при тралении этих районов...

После того как предложенные мной и утвержденные МОК Ostsee меры по торговому судоходству — запрещение входа в угрожаемые районы в определенное время — были приняты, число налетов торпедоносцев на торговые корабли значительно сократилось. За последние дни докладов об атаках не поступало.

Тем не менее угроза для пароходов все еще сохраняется, так как можно предположить, что противник изменит соответствующим образом время своих атак...

2-я половина октября: «Атаки вражеских торпедоносцев за отчетный период тоже значительно сократились. Потерь торговых судов от торпед или бомб не было... Торговое судоходство — без изменений, потерь нет. Тяжелыми плавбатареями на участке между м. Штейнорт (м. Акменрагс. — прим. М.М.) и м. Домеснес (м. Колкасрагс. — прим. М.М.) отконвоировано 96 672 брт торгового тоннажа».

Примерно такими же оказались результаты ноября. Несмотря на 51 вылет, пилотам «Бостонов» лишь десять раз удалось выйти в торпедные атаки, пилотам «ильюшиных» — один раз. Победных докладов было только три. Все они поступили с A-20, но подтвердился только один — 1 ноября капитан П.В. Летуновский потопил транспорт «Мариенбург» (1322 брт) с грузом угля. После попадания торпеды на судне взорвались котлы, так что число погибших составило 16 человек, а выживших — только семь. Кстати, судно имело зенитное вооружение и до торпедирования успело сделать около 70 выстрелов из 20-мм автомата.

Застать «Мариенбург» в море удалось потому, что в связи с ухудшившимися метеос условиями наше командование в ряде случаев отказалось от шаблона и выслало торпедоносцы за пределы Финского залива в дневное время. После этого случая Бёмер увеличил продолжительность запретного утреннего времени. Теперь оно стало завершаться в 10.00. После этой контрмеры отыскивать цели торпедоносцам стало еще трудней. 27 раз крейсера возвращались на аэродромы из-за погодных условий. По-видимому, они же стали причиной того, что произошло 16 ноября. Утром этого дня на поиск противника вылетели три Ил-4 и два A-20. Командованию был известен неблагоприятный прогноз погоды, но, очевидно, Борзов считал, что опытные летчики сумеют пробиться в Балтику. Первым в 05.25 «вылетел» торпедоносец Разголина, вслед за ним остальные. Вскоре, не долетев даже до середины Финского залива, самолеты один за другим стали ложиться на обратный курс. На базу не вернулся только лидер. Впоследствии выяснилось, что при возвращении из безуспешного поиска самолет обледенел и моторы изрядно послужившего «ильюшина» отказали. Опытный летчик сумел аварийно посадить самолет на вражеской территории, но не смог избежать плена. Бежать из него удалось лишь в марте 45-го. Попад к своим, Александр узнал, что еще в январе 1944 г. ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. С честью выдержав все проверки, он сумел добиться возвращения в свою часть, правда, произошло это уже после окончания войны, в сентябре 1945 г. Другим болезненным для 1-го гмпта ударом стала потеря экипажа Петра Летуновского, не вернувшегося из полета 27-го. Лишь сейчас появилась возможность узнать причину потери. Как оказалось, неизвестный советский самолет в 11.22 по средневропейскому времени в районе м. Овизи атаковал тяжелую плавбатарейку «Роберт Мюллер». По утверждению коман-

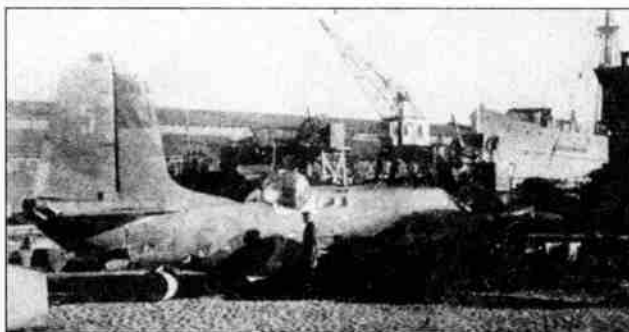


Капитан П.В. Летуновский в немецком плену

дира корабля, самолет сбросил две торпеды, одна из которых взорвалась в 20 м от борта, а другая прошла мимо по поверхности. Интенсивный зенитный огонь (плавбатарея израсходовала 4 105-мм, 19 37-мм, 60 20-мм и 40 15-мм снарядов) нанес самолету тяжелые повреждения. Около 12.00 его падение наблюдали в районе Вецяки, близ Усть-Двинска. Два офицера и один сержант попали в плен*.

Итоги декабря оказались еще хуже: одна торпедная атака, один сгоревший при аварии А-20 (при этом происшествии серьезно пострадал командир 1-й эскадрильи Н.Г. Константиук) и никаких успехов. Входявшие в состав полка «Бостоны» произвели в течение месяца 37 (в т.ч. 10 на «свободную охоту» и 23 на минирование), а «илы» — лишь четыре вылета: один для бомбардировки Хельсинки, один для сброса листовок и два на минные постановки. Кроме того, в течение двух последних месяцев самолеты полка 77 раз вылетали на минирование и выставили 147 А-1-4. Основной удар наносился по финским шхерам в районе Котки, где базировались легкие силы противника, осуществлявшие патрулирование на гогландском противолодочном рубеже. У противоположного берега, в Нарвском заливе, с той же целью выставили 22 мины, но на самом деле немецкие корабли здесь не базировались. Все мины устанавливались на срабатывание с 1—6 импульсов. Для противника установка большого числа мин в районе Котки оказалась весьма неприятной. Финны вовремя обнаружили банки, закрыли движение по фарватерам, но бороться со столь значительным числом неконтактных мин с различной установками кратности у них просто не было средств. На привлечение к тралению сил немецкого союзника ушло время, а перевозка грузов морским путем не терпела отлагательств. 25 декабря при попытке достичь Котки по новому, плохо обозначенному фарватеру пропорол днище о камни и затонул финский пароход «Раймо-Рагнар» (1972 брт).

* 3 июня 1944 г. Петр Летуновский бежал из плена и затем воевал до конца войны в рядах Красной Армии, после войны — демобилизован.



Сбитый «Бостон» 15-го орап в порту Таллина, конец 1943 г.

10 января уже нового, 1944 г. в том же районе подорвался транспорт «Дионе» (502 брт).

В целом, подводя итог постановкам 43-го, следует отметить, что, хотя они и превосходили по своему размаху оба предыдущих года, слишком выдающихся успехов достигнуть не удалось. Основными причинами представляются две: во-первых, чтобы вызвать реальные затруднения в перевозках противника, следовало бы минировать основные порты постоянно. Мы же минировали их спорадически, выбирая объекты по различным принципам: то пытались заблокировать основные порты разгрузки вражеских транспортов на театре, то создать затруднения действиям легких сил противника, охранявшим гогландский рубеж. Непрерывного и осознанного руководства ведением минной войны не наблюдалось ни в штабе ВВС, ни в штабе флота. Подновление заграждений осуществлялось с интервалом в 1—2 месяца, хотя противнику на протравливание фарватеров даже с установкой замыкателей мин на 6 импульсов требовалось максимум 2—3 дня. В ре-

Минные постановки 1-го мтап в 1943 г.

Месяц	Число вылетов Ил-4+А-20/мин АМГ+А-1-4	участок Таллин — Копли-Лакх	участок Кунда — устье р. Нарова	Районы постановок участок Ханко — Хельсинки	участок Порво — Котка	Бьерке-зунд — Выборгский залив	аварийно в море и на сушу	Потери
1.43	-	-	-	-	-	-	-	-
2.43	31/32+0	14	-	11	1	6	-	ДБ-3Б
3.43	48/45+6	25+6	-	18+0	-	-	2+0	-
4.43	-	-	-	-	-	-	-	-
5.43	37/36+2	16+2	2+0	-	16+0	1+0	1+0	-
6-7.43	-	-	-	-	-	-	-	-
8.43	69/20+89	8+59	-	6+20	6+1	0+8	0+1	-
9.43	29+12/0+72	26	8	36	-	2	-	2 А-20
10.43	0+2/4	-	-	-	2	-	2	-
11.43	6+46/98	-	22	-	62	12	2	-
12.43	2+23/49	-	-	-	41	8	-	-
Итого	222+83/133+320	63+93	2+30	35+56	23+106	7+30	3+5	1+2

Примечание. Все самолеты, участвовавшие в минных постановках с февраля по август — Ил-4 и ДБ-3Б, все мины, выставленные в IV квартале типа А-1-4.

Боевая работа самолетов Ил-4 и А-20 1-го гмтап в 1943 г.

Квартал	I	II	III	IV	Всего
Всего с/в (в т.ч. на А-20)	213	230	261 (17)	218 (162)	922 (179)
в т.ч. с/в торпедоносцев (в т.ч. на А-20)	-	30	77 (2)	124 (85)	231 (87)
сброшено торпед по целям	-	5	38	49	92
в т.ч. с/в на минные постановки (в т.ч. на А-20)	79	37	110 (12)	79 (71)	305 (83)
выставлено мин	81	37	180	147	445
потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	2	4 (1)	2 (0)	5 (4)	13 (5)

Примечание. Кроме того, бомбардировщики СБ совершили в I квартале 145 самолето-вылетов, во II — 197, в III — 34, в IV квартале — 2.



Герои Советского Союза 1-го гмтап, удостоенные этого звания за успехи, достигнутые в 1943 г.:

- 1. Командир звена 3-й эскадрильи старший лейтенант Бунимович Юрий Эммануилович. Трагически погиб 14.1.1944.**
- 2. Командир 3-й эскадрильи капитан Васильев Григорий Дмитриевич.**
- 3. Старший лейтенант Колесник Павел Автомонович. Пропал без вести 6.3.1944.**
- 4. Старший лейтенант Разгонин Александр Иванович. Попал в плен 16.11.1943, бежал из плена в марте 1945 г.**
- 5. Штурман звена старший лейтенант Советский Михаил Александрович. Трагически погиб 22.6.1944.**
- 6. Капитан Чернышев Аркадий Петрович. Пропал без вести 26.3.1944.**
- 7. Капитан Шаманов Игорь Гаврилович.**
- 8. Штурман звена старший лейтенант Чванов Виктор Тимофеевич. Трагически погиб 9.8.1944.**

зультате, как правило, подрывы происходили в случае уклонения с фарватера или при попытке выстрелить мину.

Деятельность балтийских торпедоносцев в 1943 г. по праву считается одной из наиболее славных страниц нашей морской авиации в минувшей войне. Считаным экипажам, летавшим на изношенных отечественных или недостаточно освоенных иностранных самолетах, суммарное количество которых никогда не превышало пятнадцати, удалось добиться заметных боевых успехов. На сегодняшний день подтверждено потопление четырех и повреждение двух транспортных судов, а также уничтожение сторожевого корабля. Хочется напомнить, что все это было достигнуто потерей всего пяти торпедоносцев. Даже перегородив стальными сетями Финский залив, немецкое командование не смогло окончательно превратить Балтийское море в свое «внутреннее озеро» и разрешить судам плавать беспрепятственно. Неизбежными стали задержки транспортов в портах, снижение грузооборота, вывод части сторожевых кораблей и тральщиков из Финского залива в центральную часть Балтийского моря. Впечатляющих результатов добились экипажи А.И. Разгонина и Ю.Э. Бунимовича, успехи которых вполне сопоставимы с достижениями средне-

го командира подводной лодки. 22.1.1944 они, а также А.П. Чернышев, И.Г. Шаманов и штурман Бунимовича М.А. Советский были удостоены звания Героя. Ровно спустя месяц вдобавок вышел еще один указ, где значились имена Г.Д. Васильева и П.А. Колесника. То, что не все поименованные пилоты имеют на сегодняшний день подтвержденные победы, вовсе не означает, что награды были получены ими незаслуженно! Они честно воевали, а то, что не всех их научили этому, перед тем как выпустить в бой, — не их вина.

Конечно же, такое количество торпедоносцев не могло в полном объеме заменить подводные лодки, которые в кампанию 43-го не смогли вырваться за пределы Финского залива. Им было под силу только создать некоторое напряжение на вражеских коммуникациях, и с этой задачей они прекрасно справились. Могли ли успехи балтийских воздушных крейсеров оказаться более внушительными? Видимо, да, могли. Нельзя умолчать и о другом: к сожалению, случилось так, что в наиболее выгодные с точки зрения погодных условий и условий боевой обстановки летние месяцы торпедоносцам удавалось совершать лишь считанные полеты в Балтийское море. Командование постоянно находило для них другие задачи, из которых наибольшей необоснованностью, с нашей точки зрения, выделяется задача обеспечения действий подводных лодок. Получалось, что в результате такого подхода на морских путях противника не действовали ни лодки, ни торпедоносцы! Серьезной угро-

зы в летние месяцы «охотники» не создали, зато заставили врага принять меры, которые вместе с резко ухудшившимися в осенний период погодными условиями стали основными причинами неудач многочисленных вылетов в октябре и ноябре. В дальнейшем таких выгодных условий, как в мае — сентябре 1943 г., на Балтике уже не возникало.

Пару слов необходимо сказать и об успешности торпедных атак. Если верить приведенной выше (см. табл. на с.112) официальной статистике, в июне — сентябре процент торпедных попаданий не опускался ниже 70. Со стороны это кажется весьма удивительным, поскольку летавшим на боевые задания летчики практически не отрабатывали торпедных атак на полигоне, тем более по движущимся целям. За плечами у наиболее опытных из них была лишь кампания 1942 г. с ее не слишком обширной практикой, не имевшей реальных результатов. В отчетах об этом писалось глухо, поскольку на первом месте стояли результаты, доложенные самими экипажами. Все они, даже несмотря на практически полное отсутствие фотоснимков, принимались на веру. Летчики не занимались сознательными приписками, но то, что они очень часто принимали желаемое за действительное, не вызывает сомнений.

Использование торпед самолетами 1-го гмтап в 1943 г.

	4-5.43	6.43	7.43	8.43	9.43	10.43	11.43	12.43	Итого
<i>Сброшены по целям</i>									
попали (по донесениям)	1 (50%)	3 (100%)	4 (100%)	7 (78%)	19 (76%)	19 (51%)	3 (27%)	- (0%)	56 (60%)
попали (реально)	-	1 (33%)	-	1 (11%)	4 (16%)	-	1 (9%)	-	7 (7,5%)
промах	1	-	-	-	4	10	6	1	22
прошла под целью	-	-	-	-	1	-	1	-	2
зарылась в грунт на мелководье	-	-	-	-	-	4	-	-	4
неисправна	-	-	-	2	1	3	-	-	6
результат не наблюдался	-	-	-	-	-	1	1	-	2
Всего	2	3	4	9	25	37	11	1	92
<i>Сброшены вне района цели</i>									
неисправность самолета	-	1	1	1	1	3	-	-	7
сложные метеусловия	-	1	-	2	1	2	1	-	7
перед посадкой	-	1	2	3	3	6	4	-	19
самопроизвольное отделение от самолета	-	-	-	-	-	-	1	-	1
преследование истребителей противника	-	-	-	-	-	-	1	1	2
пропало без вести вместе с самолетами	-	1	-	-	-	1	2	-	4
Всего	-	4	3	6	5	12	9	1	40
Общий расход торпед	2	7	7	15	30	49	20	2	132

В штабах им вторили. Совершенно необоснованно каждое пораженное судно считалось потопленным. При учете докладов авиаторов командование проявило непоследовательность, поскольку подводникам далеко не в каждом случае засчитывали именно потопление пораженного судна, а вес ВВ подлодочной торпеды заметно превосходил вес ВВ авиационной — 300 против 200 кг. Все учитывалось так, как будто бы не было у летчиков ни преждевременных срабатываний ударников, ни отказов двигателей торпед (лишь 6 случаев неисправностей за год), ни неисправностей рулей, на которые регулярно жаловались командиры наших субмарин. О таком проценте попаданий «не мечтали» даже пилоты японских торпедоносцев при внезапном ударе по Перл-Харбору! Им реально удалось достичь «всего» 50%, что, по-видимому, может считаться чуть ли не самым большим реальным показателем во Второй мировой войне.

Атаки на маневрирующие корабли в море никогда не имели показателя успешности более чем 20—25%. С этой точки зрения четыре подтвержденных попадания в сентябре — показатель, находящийся на уровне мировых стандартов и не нуждающийся в нелепых завышениях. В последующие месяцы сравнительно небольшое количество опытных пилотов растворилось в пополнении, и процент попаданий не мог не снизиться. Противодействие противника возросло, и хотя ему по-прежнему редко удавалось сбивать наши машины, их шансы на успех упали еще ниже. Следующую победу после потопления «Мариенбурга» удалось одержать только по прошествии семи месяцев. Фактически тактика торпедных атак одиночными самолетами исчерпала себя, но чтобы понять это, пришлось потратить еще полгода войны, ставших, пожалуй, наименее успешными в истории балтийской минно-торпедной авиации.

Торпедные атаки МТА КБФ в 1943 г.

Дата (время)	Число и тип сам.*	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/реально	Потери
16.4 (09.15)	1 Ил-4	?	ок	1,5 м зап. о. Прангли	ОТР/?	1 АН	промах	
28.5 (02.55)	1 Ил-4	Шаманов	ок	12 м юж. о. Рухну	ОТР/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
2.6 (02.37)	1 Ил-4	Балебин	ок	59.58/20.16	ОТР/ фин. ТР «Арктурас»	1 АН	+ ТР 5000/промах	
6.6 (03.30)	1 Ил-4	Разгонин	ок	9 м зап. м. Колкасрагс герм. — 57.47,5/22.26,5	КОН (3 ТР)/герм. ТР «Браке», «Х.фон Плауэн», «Сириус»	1 АН	+ ТР 7/	
8.6 (02.50)	1 Ил-4	Колесник	ок	60.15/19.20	ОТР/?	1 АН	+ ТР 500/промах	
22.7 (03.40)	1 Ил-4	Разгонин	ок	12 м ю-з о. Рухну	ОТР/?	1 АН	+ ТР 8000/промах	
23.7 (03.15)	1 Ил-4	Пятков	ок	12 м с-з устья Э.Двины	ОТР/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
23.7 (03.50)	1 Ил-4	Васильев	ок	9,5 м с-з м-ка Овизи	ОТР/ ПЛБ КАТЦ «MRS 12»	1 АН	+ ТР 5000/ торпеды прошла под кораблем	
25.7 (03.38)	1 Ил-4	Бунимович	ок	8,5 м ю-в м. Колкасрагс	ОТР/?	1 АН	+ ТР 5-6000/промах	
1.8 (04.10)	1 Ил-4	Разгонин	ок	11 м ю-в м. Колкасрагс	ОТР/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
1.8 (04.14)	1 Ил-4	Шаманов	ок	10,5 м с-з м-ка Ужава	ОТР/?	1 АН	+ ТР 5-6000/промах	
8.8 (07.34)	1 Ил-4	Бунимович	ок	р-н с. Валасте (Нарва. зап.)	СКР/?	1 АН	+ СКР/промах	
8.8 (13.52)	1 Ил-4	Чернышев	ок	8,5 м с-з о. Мохни	2 СКР/?	1 АН	+ СКР/промах	
11.8 (04.40)	1 Ил-4	Колесник	ок	13 м с-з о. Осмусаар герм. — 59.27,4/23.20,5	ОТР/ герм. ТР «Бремерхафен»	1 АН	торпеды утонула	
17.8 (05.00)	1 Ил-4	Чернышев	ок	13 м ю-з Утё	ОТР/?	1 АН	промах или утонула	
23.8 (04.37)	1 Ил-4	Шаманов	ок	5,5 м с-з Айнажи (Риж. Зал.)	КОН (4 ТР, 1 ММ)/?	1 АН	+ ТР 2000/промах	
23.8 (05.20)	1 Ил-4	Васильев	ок	9,5 м ю-з Утё	ОТР/ фин. ТР «Гераклес»	1 АН	=/+ ТН 6000/	
							= ТР «Гераклес», 5103 брт	

Примечание. Здесь и далее в книге курсивом дается информация по атакам по односторонним данным противника.

Дата (время)	Число и тип сам.*	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
26.8 (05.55)	1 Ил-4	Колесник	ок	4,5 м ю-в Утё	ОТР/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
2.9 (05.53)	1 Ил-4	Чернышев	ок	6 м ю-з м-ка Лопшер	ОТР/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
2.9 (05.55)	1 Ил-4	Разгонин	ок	11 м ю-в м. Колкасрагс	ОТР/ шв. ТН «Свеа Рюйтер»	1 АН	+ ТР 10500/ = ТН «Свеа Рюйтер», 1336 брт	
3.9 (05.56)	1 Ил-4	Шаманов	ок	17,5 м с-з м-ка Вильсанди 58.40/21.40	ОТР/?	1 АН	+ ТР 4500/промах	
3.9 (06.00)	1 Ил-4	Бунимович	ок	12 м с-з Утё 59.55/20.51	ОТР/остов судна	1 АН	+ ТР 4000/ торпеды взорвалась на мелководье	
4.9 (06.40)	1 Ил-4	Колесник	ок	пл. м-к Раума	пл. м-к Раума	1 АН	+ / промах	
4.9 (06.34)	1 Ил-4	Васильев	ок	3,5 м зап. м-ка Ужава	ОТР/герм. ТР «Нордланд»	1 АН	+ ТР 3000/ промах	
5.9 (05.58)	1 Ил-4	Разгонин	ок	11,5 м зап. м. Колкасрагс	ОТР/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
5.9 (ок. 07.00)	1 Ил-4	Чернышев	ок	17 м с-з м-ка Вильсанди	ОТР/?	1 АН	промах	
6.9 (06.40)	1 Ил-4	Шаманов	ок	Ирбенский прол.	ОТР/?	1 АН	промах	
7.9 (06.00)	1 Ил-4	Бунимович	ок	15,5 м с-в м. Ундава (о. Сааремаа)	СКР/?	1 АН	промах	
10.9 (06.15)	1 Ил-4	Чернышев	ок	26 м зап. м-ка Вильсанди герм. — 58.20/21.18	ОТР/ герм. ТР «Инстербург»	1 АН	+ ТР 5000/ промах	
12.9 (06.25)	1 Ил-4	Бунимович	ок	12 м ю-з Паппензее	ОТР/?	1 АН	+ ТР 6-7000/промах	
14.9 (06.52)	1 Ил-4	Шаманов	ок	9,5 м с-в м. Овизи герм. — 57.37/21.28	КОН (2 ТР, 1 СКР, 2 СКА)/ герм. ТР «Дитер Хуго Штиннес»	1 АН	+ ТР 3000/ промах	
14.9 (07.25)	1 Ил-4	Разгонин	ок	7 м с-в Овизи герм. — 57.38/21.45,5	ОТР/ герм. ТР «Мемфис»	1 АН	промах	
16.9 (16.10)	1 Ил-4	Бунимович	ок	9 м с-з о. Мокни	БДБ/ БДБ «F 188», «F 189», «F 191», «F 194»	1 АН	промах	
16.9 (17.05)	1 Ил-4	Разгонин	ок	6 м с-в о. Найссаар	ОТР/ фин. СКР «Уиско»	1 АН	+ ТР 2-3000/ + СКР «Уиско»	
20.9 (07.08)	1 Ил-4	Чернышев	ок	12 м зап. м-ка Кыпу (о Хиума)	ОТР/?	1 АН	+ ТР 2500/промах	
20.9 (06.15)	1 Ил-4	Васильев	ок	11,5 м ю-в м-ка Юссаре герм. — 58.50/21.42,5	КОН (1 ТР, 2 СКР, 2 ТЩ)/ герм. ГС «Штуббенхук»	1 АН	+ ТР 5000/промах	
23.9 (07.13)	1 Ил-4	Бунимович	ок	13,5 м зап. м-ка Акменрагс	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ герм. ГС «Браке», «Меринг», СКР «V 305»	1 АН	+ ТР 5000/ промах	
26.9 (13.15)	1 Ил-4	Бунимович	ок	15 м зап. Виндавы герм. — 57.16,8/21.20,5	ОТР/ герм. ТР «Хильдегард»	1 АН	+ ТР 8000/ + ТР «Хильдегард», 1260 брт	
29.9 (06.38)	1 А-20	Понмаренко	ок	11,5 м с-з Виндавы герм. — 57.48/22.30	ОТР/ герм. ТР «Штерн»	1 АН	+ ТР 5000/промах	
29.9 (07.15)	1 Ил-4	Васильев	ок	12,5 м ю-з м. Ристна герм. — 58.38/20.47	ОТР/ герм. ТР «Эрика Шюнеманн»	1 АН	промах или неискр./промах	
29.9 (08.00)	1 Ил-4	Чернышев	ок	4 м зап. м-ка Флечьян (юж. ч. Аландского моря)	ОТР/ фин. ТР «Нордстарнау» (Nordstjärn)	1 АН	промах	
30.9 (06.36)	1 Ил-4	Колесник	ок	14,5 м с-з м-ка Пакри	ОТР/?	1 АН	+ ТН 7000/промах	
30.9 (07.10)	1 А-20	Константюк	ок	31 м ю-з м-ка Вильсанди	ОТР/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
30.9 (08.00)	1 Ил-4	Бунимович	ок	13 м зап. м-ка Ужава герм. — 57.20/21.12	ОТР/ ПЛБ «Зульхов 17»	1 АН	+ ТН 8000/ + ПЛБ «Зульхов-17», 396 брт	
1.10 (09.50)	1 Ил-4	Стешин	ок	1,5 м юж. о. Лемланд (59.57/20.12)	5 ТР/?	1 АН	промах	
1.10 (10.25)	1 Ил-4	Васильев	ок	18 м зап. м-ка Ужава герм. — 57.34/21.28	ОТР/ герм. ТР «Ногат»	1 АН	+ ТР 3000/промах	
2.10 (07.00)	1 А-20	Пресняков	ок	Ирбенский прол. (57.50/22.15)	ОТР/герм. ТР «Нордштерн»	1 АН	+ ТР 3000/промах	
2.10 (07.00)	1 А-20	Борзов	ок	зап. Ирбенского прол. (57.43/20.35)	ОТР/ герм. ТР «Нордштерн»	1 АН	торпеды затонула	
2.10 (08.22)	1 Ил-4	Чернышев	ок	герм. — 58.10/21.17	ОТР/?	1 АН	промах	
5.10 (10.13)	1 Ил-4	Чернышев	ок	13 м ю-в о. Богшер	ОТР/?	1 АН	промах	
5.10 (11.20)	1 Ил-4	Васильев	ок	50 м зап. Созлавайна зап. ч. Ирбенского прол.	КОН (2 ТР, 2 СКР)/? ОТР/ТР «Холлис»	1 АН	+ ТР 8000/промах	
5.10 (13.07)	1 А-20	Волков	ок	15 м с-з Усть-Двинска герм. — 57.45/22.17	КОН (2 ТР, 1 ММ, 3 СКР)/ ПЛБ ГСА «Бальке», возм. герм. ТР «Хёрнум»	1 АН	+ ТР 3000/промах	
6.10 (16.50)	1 А-20	Гелтнер	ок	сез. м. Мерсрагс герм. — 57.35/22.40	КОН (3 ТР)/герм. ТР «Бру» и «Нордланд»	1 АН	+ ТР 3000/промах	
7.10 (10.25)	1 Ил-4	Бунимович	ок	11 м зап. Виндавы герм. — 57.15/21.15	ОТР/ голл. ТР «Орион»	1 АН	торпеды затонула	
7.10 (11.02)	1 Ил-4	Енин	ок	19 м сев. м. Тахуна	КОН (1 ТР, 2 СКР, 2 СКА)/ ? герм. ТР «Касабланка»	1 АН	+ ТР 4000 (фото не подтвердило)	
7.10 (11.15)	1 А-20	Победкин	ок	7,5 м с-з м. Акменрагс	КОН (1 ТР, 2 СКА)/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
10.10 (08.30)	1 А-20	Пресняков	ок	17,5 м зап. Либава герм. — 57.24/21.20	КОН (5 ТР, неск. СКР)/ герм. ТР «Пройсш Холланд»	1 АН	промах	
10.10 (08.40)	1 Ил-4	Стешин	ок	22 м с-з м. Овизи	ОТР/ герм. ТР «Виндау»	1 АН	промах	
10.10 (08.43)	1 А-20	Летуновский	ок	р-н Пльыя-Ухти	ОТР/паром «Арминиус»	1 АН	торпеды зарылась в грунт	
12.10 (01.17)	1 А-20	Борзов	ок	21 м зап. о. Сааремаа	ОТР/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
12.10 (07.30)	1 А-20	Меркулов	ок	20 м зап. Виндавы	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	промах	
13.10 (06.20)	1 Ил-4	Чернышев	ок	27 м зап. п-ва Сырее герм. — 58.31/21.00	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ герм. ТР «Альмут»	1 АН	торпеды затонула	

Дата (время)	Число и тип сам.*	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
13.10 (07.50)	1 А-20	Победкин	ок	16 м с-з Мемеля	ОТР/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
14.10 (01.45)	1 А-20	Константюк	ок	37 м с-з м. Овизи	ОТР/?	1 АН	+ ТН 5000/промах	
14.10 (ок. 08.30)	1 А-20	Самедов	ок	?	?	1 АН	+ ТР	+ 1 А-20 (Самедов) при возвращении
15.10 (06.57)	1 А-20	Летуновский	ок	с-з м. Ристна	ОТР/?	1 АН	+ ТР 1500/промах	
18.10 (07.30)	1 А-20	Стрелецкий	ок	зап. м-ка Сырве	ОТР/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
19.10 (08.20)	1 Ил-4	Васильев	ок	10,5 м ю-з Либавы	КОН/ герм. ТН	1 АН	промах	
19.10 (07.18)	1 Ил-4	Колесник	ок	Ботнический зал. (60.55/21.20)	«Альтенбург», СКР «У 307» ОТР/фин. ТР	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
20.10 (09.30)	1 А-20	Примаков	ок	11 м зап. м. Овизи	2 ТЩ/ SAT «Полярис»	1 АН	+ ТЩ/ промах	
21.10 (14.01)	1 А-20	Меркулов	ок	3 м вост. о. Родшер	КОН (4 ТР, 4 СКР, 2 СКА)/ ? герм. СКР «У 303»	1 АН	+ ТР 1500/ промах	
21.10 (14.45)	1 А-20	Ищенко	ок	св. о. Даго (59.30/22.45)	2 ТЩ/нем. ТР «Сальми»	1 АН	промах	
23.10 (11.09)	1 А-20	Летуновский	ок	12 м зап. Виндавы	КОН (1 ТР, 1 СКР)/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
24.10 (09.10)	1 А-20	Стрелецкий	ок	3 м с-в м. Лобиниеми	баржа на буксире/ бук. «Галсаль» с паромом	1 АН	промах	
24.10 (11.30)	1 Ил-4	Енин	ок	36 м с-з м. Ристна	ШХ/?	1 АН	промах	
24.10 (11.46)	1 А-20	Шарыгин	ок	7 м юж. Тийскери	БДБ/?	1 АН	промах	
24.10 (12.36)	1 Ил-4	Большаков	ок	7 м юж. о. Руссаре герм. — 59.37/24.21	ОТР/ фин. ТР «Осмо»	1 АН	+ ТР 6000/промах	
24.10 (13.15)	1 А-20	Шишков	ок	10 м св. м. Ристна	ОТР/?	1 АН	промах	
25.10 (13.50)	1 Ил-4	Чернышев	ок	22 м зап. о. Сваремаа	КОН (1 ТР, 2 СКА)/ фин. ТР «Карл-Эрик»	1 АН	+ ТР 3000/промах	
27.10 (09.15)	1 А-20	Побадкин	ок	16 м с-в м. Риксхёфт	2 ММ, 2 СКР, 2 ТКА/?	1 АН	результат не наблюдался	
31.10 (09.25)	1 А-20	Летуновский	ок	5,5 м ю-в Тийскери	КОН (2 ТР, 1 СКР)/?	1 АН	промах	
1.11 (10.57)	1 А-20	Летуновский	ок	20 м с-з Либавы герм. 56.49,5/20.59	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ герм. ТР «Мариенбург»	1 АН+	ТР 12000/ + ТР «Мариенбург», 1322 брт	
1.11 (15.15)	1 А-20	Гептнер	ок	11 м с-з Виндавы	СКР/ SAT «Полярис»	1 АН	промах/ взрыв на берегу	
1.11 (15.27)	1 Ил-4	Васильев	ок	р-н Либавы/ герм. — у Готланда	ОТР/? герм. ТР «Роландсек»	1 АН	промах	
1.11 (14.44)	1 А-20	Шарыгин	ок	5,5 м зап. о. Хилума	ШХ/?фин. ШХ Merilintu	1 АН	промах	
1.11 (15.20)	1 А-20	Шишков	ок	р-н Калбодагруд	ОТР/?	1 АН	промах	
2.11 (10.05)	1 А-20	Константюк	ок	18 м с-з о. Сваремаа	ОТР/ герм. ТР «Роландсек»	1 АН	+ ТР 10000/промах	
2.11 (14.40)	1 А-20	Шишков	ок	р-н Палдиски герм. — 59.28/23.51	ОТР/ фин. ТР «Суоми»	1 АН	промах	
17.11 (10.40)	1 А-20	Стрелецкий	ок	20 м с-з Либавы	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
18.11 (11.10)	1 А-20	Гептнер	ок	св. часть Рижского зал. (58.14/23.34)	КОН (3 ТР)/ герм. ТР «Мельпомена», «Унитас», «Дите Кернер»	1 АН	промах	
18.11 (11.58)	1 А-20	Шарыгин	ок	9 м с-з м. Пакри герм. — 59.30/23.55	КОН (4 ТР)/ герм. ТР «Бремерхафен»	1 АН	промах	
27.11 (11.22)	1 А-20	Летуновский	ок	св. м. Овизи	?/SAT «Роберт Мюллер»	1 АН	?/ промах	
13.12 (12.37)	1 А-20	Стрелецкий	ок	8 м зап. о. Оренгруд	КОН (1 ТР, 3 СКА)/ фин. ТР «Гектор» (или Heklos)	1 АН	промах	

3.4. Первое полугодие 1944 г.

На рассвете 14 января войска Ленинградского фронта перешли в решительное наступление на противника, продолжавшего стоять у стен «колыбели революции». В развернувшейся операции ВВС Балтфлота вновь отводилась весьма заметная роль. До конца февраля самолеты 1-го гмтап наносили ночные удары по железнодорожным узлам Красногвардейск, Луга и Мга, аэродромам Кресты, Сиверская и Красногвардейск. К 15 февраля линия фронта примерно стабилизировалась на рубеже река Нарова — Чудское озеро.

Из-за сложных метеословий полки 8-й мтад смогли принять участие в поддержке сухопутных войск лишь на четвертые сутки операции. Перед рассветом 17 января 21 «Бостон» и один Ил-4 сбросили 60 ФАБ-500, 12 ФАБ-100 и 24 САБ-100 на опорный пункт противника в городе Ропша. Благодаря сбрасыванию осветительных бомб летчики прицельно атаковали укрепления противника, после чего доложили о 20 прямых попаданиях в опорный пункт и 15 очагах пожара. Днем сюда же летали 19 Пе-2, которые с пикирования сбросили две ФАБ-

500 и 53 ФАБ-250. 19 января наши войска освободили Ропшу, а уже на следующий день здесь работала комиссия штаба авиадивизии. Наибольшим успехом налетов, бесспорно, стало разрушение командного пункта 9-й авиационной дивизии противника. Одна из ФАБ-500 пробила два метра насыпи и три наката леса, после чего взорвалась в штабном бункере, полностью разрушив две его комнаты и уничтожив около 30 вражеских офицеров и солдат. Другая бомба такого же калибра уничтожила расположенную поблизости землянку. Весьма вероятно, что данного результата удалось добиться именно пилотам 1-го гвардейского, поскольку «пешки» практически не использовали столь тяжелых авиабомб. В любом случае гвардейцы внесли определенный вклад в снятие вражеской блокады. В течение первого месяца, помимо бомбежек ропшинского опорного пункта (всего 31 вылет на А-20 и три на Ил-4), они атаковали железнодорожную станцию Волосово (три вылета) и позиции тяжелых осадных батарей (четыре вылета). Более активному участию в боях помешала погода.



Ил-4 в крейсерском полете над облаками

Не снижая темпа боевых действий над сушей, Борзов при каждой возможности стремился послать самолеты в море. В течение месяца торпедоносцам удалось вылетать лишь четырежды, но целей для себя им отыскать не довелось. Как правило, все завершалось уже на этапе предварительной разведки погоды, которая в ту зиму изобиловала низкой облачностью и туманами. Вечером 13 января на разведку погоды с двумя минами АМД-500 вылетел «ильюшин», пилотируемый Ю. Бунимовичем. По всей видимости, ему удалось выполнить задание, но при возвращении выяснилось, что все полковые аэродромы в районе Ленинграда закрыты туманом. Оповещение об этом и приказ сесть на кронштадтском аэродроме Бычье Поле были посланы своевременно, и Юрий подтвердил их получение. Несмотря на это, «ильюшин» внезапно появился над Каменкой. Очевидно, пилот не захотел садиться ночью на незнакомом аэродроме с короткой ВПП и решил, что сумеет посадить машину на родной базе. Выбегавшие с КП летчики так вспоминали эту картину:

«Поежившись от холода, смотрим в ту точку, откуда должны показаться огни самолета. Снова слышится гул. Приближаясь, он нарастает и ширится, сотрясает насыщенный влагой морозный воздух. Вдалеке над землей появляется красный гла-

зок. Цепляясь за нижнюю кромку тумана, он притухает и загорается снова, становится ближе с каждой секундой.

— Все... Теперь сядет, — облегченно вздыхает Васильев.

И тут же взревели моторы, ударили в землю форсажным звенящим грохотом. Красный глазок заметался, запрыгал, дернулся вверх и стремительно ринулся вниз. Пламя огромного взрыва озарило пурпуром нависшую рваную облачность и скорбно поникшие ветви одинокого дерева...

Весь экипаж погиб, самолет полностью сгорел. Всего девять дней не дожидаясь Юрия Бунимовича до указа о награждении его высшей наградой Родины.

В феврале полк полностью освободили от работы на сухопутном направлении, и за исключением двух «спецвылетов» (выброска разведчиков во вражеском тылу) все остальные совершались на коммуникации противника с торпедами. Увы, вместо того чтобы привести к новым победам, это решение стало причиной резкого сокращения вылетов, в результате чего февраль 44-го стал самым пассивным месяцем боевой деятельности 1-го гмтап за 1943—1945 гг. Поскольку погода продолжала желать лучшего, большинство вылетов отменялось сразу после получения метеопрогноза. В результате торпедоносцы произвели только 30 вылетов и 14 атак. Намечившаяся еще в конце 1943 г. тенденция к снижению успехов продолжилась, что конкретно выразилось в том, что успешными по докладам оказались только пять торпедных атак. Реально же попаданий не было совсем.

Только наиболее опытные экипажи вылетали за 1—2 часа до рассвета, чтобы к появлению солнца оказаться в районе поиска, большинство же вылетало с наступлением светлого времени, ограничивая свои поиски акваторией Финского залива. Полет в район поиска осуществлялся на высотах от 300 до 800 метров, обратно — на бреющей высоте. Ограничение по району поиска привело к тому, что нашим торпедоносцам пришлось атаковать слишком трудно уязвимые цели, что и предопределило неуспех их действий. 10 из 14 торпедных атак состоялись именно в Финском заливе. По характеру целей они делились так: три были направлены против немецких дозорных кораблей на рубеже «Насхорн», пять — против конвоев госпитальных судов, одна против моторных барж, одна — против принятой за корабль скалы, а остальные четыре — против

Движение самолетов в 1-м гмтап в 1-м полугодии 1944 г.

Месяц	В наличии на 1-е число А-20+Ил-4+ДБ-3Б	Поступление* А-20+Ил-4+ДБ-3Б	Потери боевые/эксплуатационные А-20+Ил-4+ДБ-3Б	Отвод А-20+Ил-4+ДБ-3Б
1.44	12+9+3	0+1+0	-/0+1+0	1+0+2
2.44	11+9+1	0+4+1	0+1+0/1+0+0	2+1+1
3.44	8+11+1	11+1+0	3+4+0/-	5+0+0
4.44	11+8+1	2+4+0	0+1+0/-	4+0+1
5.44	9+11	13+0	1+1/0+1	3+0
6.44	18+9	3+2	3+1/3+0	-
Итого	11,5+9,5+1 (средн.)	29+12+1	7+8+0/4+2+0=15/6	15+1+4

Примечание. С мая 1944 г. все «ильюшины» относились к модификации Ил-4.

Минные постановки МТА ВВС КБФ в 1-м полугодии 1944 г.

Месяц	Число вылетов Ил-4+А-20/мин АМД-500+А-1-4+АМГ	у Таллина	район Кунда — Еру-Лакта- Кясму-Лакта	Районы постановок участок Ханко — Хельсинки — о. Сурр-Пеллинки	Бьерке-зунд — Выборгский залив — Котка	другие районы	Потери аварийно в море и на сушу
1.44	2+0/4+0+0	2+0+0	-	-	2+0+0	-	-
2.44	-	-	-	-	-	-	-
3.44	12+40/80+16+4	28+14+0	37+0+3	8+0+0	0+0+1	3+2+0	4+0+0
4.44	14+18/41+18+4	12+0+0	0+2+0	2+6+0	23+10+4	-	4+0+0
5.44	14+31/55+30+2	-	55+26+2	-	0+4+0	-	-
6.44	-	-	-	-	-	-	-
	42+89/180+64+10	42+14+0	92+28+5	10+6+0	25+14+5	3+2+0	8+0+0
							5

неустановленных одиночных целей. С учетом того, что оба «утопленника» из последней категории оценивались летчиками как 2000-тонные транспорта, можно с большой долей уверенности предположить, что речь шла о «рыболовах». Поразить такое судно торпедой достаточно сложно, тем более что, по признанию самих авиаторов, в двух из этих случаев торпеды отказывали.

Что же происходило при встрече одиночного торпедоносца с конвоем, хорошо видно на примере атаки А-20, пилотируемого ст. лейтенантом Э. Гептнером, 28.2.1944.

«Три сторожевика 3-й флотилии, — пишет в своей книге В. Кортальс, — должны были пройти текущий ремонт на верфи Кенигсберга. Свободные доки для этого имелись. После оставления позиции прослушивания у сетевого заграждения они получили приказ принять на переход в Кенигсберг госпитальное судно «Рюген».

Уже в 05.56 была объявлена воздушная тревога, был замечен самолет, летящий восточным курсом на высоте примерно 200 м. По достижении дистанции 6000 м орудие на баке открыло огонь. Самолет, совершив большой вираж, беспроблемно облетел конвой и наискосок атаковал госпитальное судно с кормы с левого борта.

Сброшенная торпеда с большой скоростью пошла на судно, опытный капитан удерживал пузырьковый след в поле зрения и отдавал необходимые приказы для переложения руля.

Торпеда прошла мимо у самой кормы и двинулась к находящемуся за судном сторожевику. Незадолго перед попаданием дальность ее хода оказалась исчерпана, она медленно набрала глубину и прошла под кораблем.

С очень большим беспокойством наблюдал этот процесс капитан «Рюгена», теперь он облегченно вздохнул. Для него было непонятно, что его судно с накрашенными по обоим бортам Красными Крестами было атаковано.

Следует подчеркнуть, что при атаке одиночного торпедоносца на конвой, пусть и небольшой, он сам подвергся не меньшей, а, скорее даже большей угрозе, чем атакуемое судно. В данном случае Гептнеру повезло, но буквально за сутки до этого при торпедной атаке получил тяжелое ранение один из опытейших летчиков полка капитан Петр Стрелецкий. Из дневника А.В. Преснякова:

«27 февраля. Сегодня отличился Стрелецкий. Какой же Петр молодец!..

Бежим от стоянки к самолету капитана Стрелецкого. С установленными моторами он одиноко маячит в конце полосы. На борту даже издали виднеется надпись: «Мы сделаем». Подпрыгивая на ухабах, нас обгоняет санитарная машина. Кто у них ранен? Почему самолет не рулит на стоянку?..

Петр взлетел на разведку еще до рассвета. В донесении сообщил, что погода плохая, но в Балтику удалось проскочить. На исходе третьего часа было получено радио: «Торпедировал транспорт пять тысяч тонн». А минут через десять — второе: «Задание выполнил, имею раненого».

Ожидали его на стоянке. Самолет прилетел через пять с половиной часов и с ходу пошел на посадку. Пробежав до конца полосы, он чуть развернулся и замер.

Теперь уже видно, как штурман Николай Афанасьев и стрелок-радист Иван Трусов вынимают из кабины Петра. Видимо, он без сознания. Одежда перемазана кровью.

Как же он посадил самолет? Как долетел из туманной Балтики?...

В знакомом мне кабинете врача Дановича все тот же заваленный снимками стол и широкий диван, на котором он отдыхает не раздеваясь.

— Долго возился я с вашим Петром, — говорит Федор Маркович, устало потирая затылок. — Крупнокалиберной пулей разбиты все кости в коленном суставе. Рана в тридцать сантиметров длиной. Потеря крови неимоверная. Я вообще не способен понять, как он сумел после этого выжить. Главное, видимо, сила характера, воля. Мы, медицина, пожалуй, по-

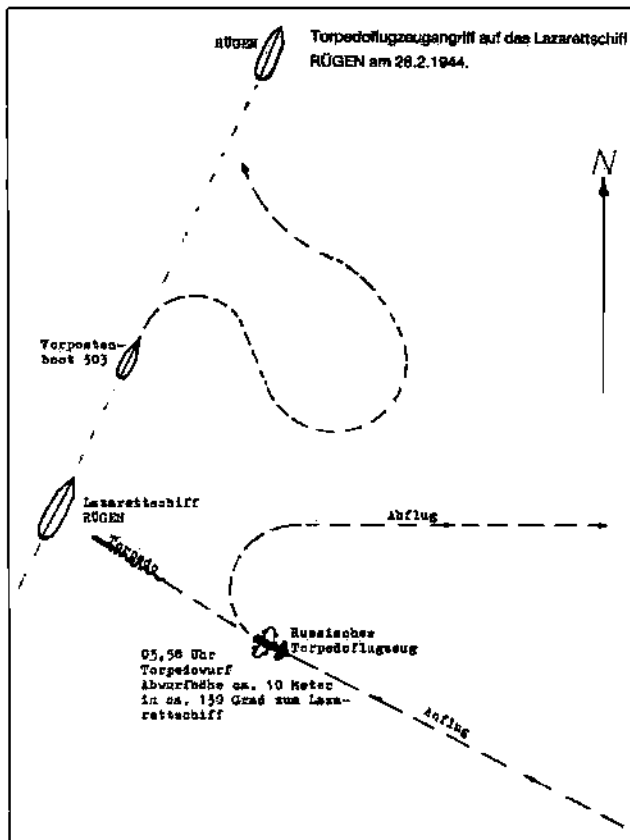


Схема торпедной атаки торпедоносца Гептнера на конвой госпитального судна «Рюген» 28.2.1944 (из книги Кортальс В. ... ihre Hilferufe erstickten im Meer. Vorpostenboote die unentbehrlichen Einheiten der Kriegsmarine im 2. Weltkrieg. Zeitgeschichtliche Dokumentation.)

том. Нам удалось поддержать эту волю. Кризис, конечно, уже миновал. Но он очень сильно ослаб. Других не пускаю, тебе отказать не могу. Подожди, подпишу назначения...

— Здорово, Петро!

— Здорово, Сашко, — еле шевелит губами Стрелецкий.

Бледная, иссиня-бледная кожа лица. Заострившийся нос. Под глазами мешки. Темно-красные веки. Только глаза, как и раньше, живые.

— Стукнуло в левую ногу на боевом, перед сбросом торпеды. Сначала даже не понял, что ранен. Только когда на педаль надавил, левую сторону пронзило болью. Но сгоряча все равно не дошло. Довернул самолет и прицелился точно. Два сторожевых корабля прикрывали. Били по мне, понимаешь, в упор. Как я из этого пекла убрался?! Голова закружилась, когда разглядел, что из дырки в унте кровь струей выбегает. Перед глазами туман, и не пойму, что со мной происходит. Тут я собрался и сам себя выругал: «Что ты раскис, как кисейная барышня? Крови своей на ногу испугался? Ну-ка за дело, пока вся не вытекла!» Отстрепнул ремешок от планшета и накрепко ногу выше колена перетянул. От этой работы выдохся здорово. Сразу же в сон меня стало клонить. Пришлось сказать Николаю, что ранен.

Стрелецкий умолк, словно что-то припоминая. Глаза у него потихоньку закрылись. Казалось, он сразу уснул. Я тихонько поднялся.

— Трудно, ой трудно мне было, Сашко! — продолжил он вдруг торопливым измученным шепотом. — Бредущим два с



Экипаж торпедоносца «Бостон», подаренного советским летчикам американским артистом Ред Скептоном. Слева направо: стрелок-радист И. Трусов, штурман 1-й эскадрильи капитан Н.Ф. Афанасьев, командир звена 1-й эскадрильи капитан П.Ф. Стрелецкий (фото из архива О.А. Белайчука)

П.Ф. Стрелецкий прослужил на должности помощника начальника штаба 65-го авиаполка спецназначения, обслуживавшего центральный аппарат НК ВМФ. За боевые успехи и мужество, проявленные в последнем полете 31.5.1944, он был удостоен звания Героя Советского Союза. Такую же награду получил и штурман Стрелецкого в том памятном вылете — капитан Н.Ф. Афанасьев. Он до дня Победы не дожид, погибнув в составе экипажа капитана С.И. Смолькова в августе 44-го...

Хотя командование переключило 1-й гмпд на морское направление, в самом распределении задач, как и в предыдущем году, продолжали наблюдаться зигзаги. Если в феврале самолеты полка 30 раз вылетали на свободную охоту и ни разу на минирование, то в марте картина прямо изменилась — 52 вылета на минирование и 29 с торпедами. Столь значительный рост объема минных постановок объяснялся докладом разведотдела штаба КБФ, который, в целом правильно установив характер действий противника на театре (несение дозорной службы и защита своих коммуникаций), пришел к выводу, что противник резко усилил перевозки и пытается снабжать свою нарвскую группировку морским путем, используя для этого причалы в эстонском рыбацком поселке Асери. Асери действительно использовался немцами как якорная стоянка для дозорных сил, где они могли укрываться в период свежей погоды или в каком-либо другом экстренном случае. В апреле немцы организовали коммуникацию до этого пункта, по которой ходили малотоннажные каботажные суда, баржи и буксиры. С другой стороны, безуспешные попытки войск Ленинградского фронта прорвать оборону противника на рубеже р. Нарова в феврале свидетельствовали о том, что вступление на эстонскую землю откладывается. В этих условиях командующий КБФ приказал командующему ВВС флота выставить 80 мин — 60 у Таллина, 10 — в бухте Кунда и 10 — на финском шхерном фарватере.

Постановка мин началась в ночь на 6 марта и с перерывами продолжалась до последних чисел мая. Приоритеты районов минирования менялись так же зигзагообразно, как и планы руководства. Если в марте наибольшее число мин (37 АМД-500) было поставлено в районе бухты Кунда, то в апреле — на подходах к только что освободившейся ото льда Котке (23 АМД-500, 10 А-1-4, 4 АМГ-1). В мае снова минировались бухты у побережья Эстонии — Ерулахт (26 АМД, 6 А-1-4), Харалахт (23 АМД, 2 АМГ-1), Кясмулахт (4 АМД, 12 А-1-4) и Кунда (2 АМД, 8 А-1-4). Приборы кратности на всех неконтактных минах устанавливались в диапазоне от 0 до 3 импульсов, приборы срочности действовали



Капитаны Стрелецкий Петр Федорович (справа) и Афанасьев Николай Федорович (внизу). Удостоены звания Героя Советского Союза 31.5.1944.

половиной часа — и в такую погоду... Все делал будто во сне. Самолет доворачивал триммером. Николай молодец. Всю дорогу, что нужно, подсказывал и уснуть не давал. Нога онемела, перестала болеть. Под конец я ее и не чувствовал. Перед посадкой взял себя в руки и выполнил все как положено. Сознание потерял на пробеге. Нужно на тормоз давить, а нога не работает. Моторы я выключил, схватился за голень руками и надавил на педаль. Тут болью сознание и вышибло...

Умолкнув, Петро чуть откинул голову. Веки закрылись и не моргали. Данович тронул меня за рукав.

— Видишь, как измотался, уснул. Анна Ивановна, — прошептал он дежурной сестре, — без меня никого не пускайте.

После изучения немецких документов приходится с сожалением констатировать, что сброшенная Стрелецким торпеда цели не достигла. Его атаку практически одновременно зафиксировали конвой госпитального судна «Роберт Мёринг» (госпитальное судно в охранении СКР «V 305») и буксир «Монсун», совершавший одиночный переход. По-видимому, в момент атаки конвой и буксир находились рядом. То, что объектом нападения, как и в предыдущем случае, стало госпитальное судно, удивления не вызывает. Дело в том, что Советский Союз не подписывал конвенций о правилах ведения войны, и именно это являлось основанием для гитлеровских пилотов безжалостно атаковать и топить советские суда, шедшие под флагом Красного Креста, истреблять советских военнопленных и совершать другие бесчеловечные акты. Вправе ли были они ожидать к себе иного отношения? Однако вернемся к описанию атаки. Даже несмотря на то, что огонь по торпедоносцу вел только один сторожевик, этого оказалось достаточно, чтобы добиться попадания в кабину пилота. Только благодаря мужеству Стрелецкого «Бостон» долетел до аэродрома. Машину починили, но летчик проходил лечение до августа 44-го, после чего был признан негодным к летной работе. Остаток войны

только у нескольких мин, сброшенных в бухте Кунда (на 10 суток). Такая «скромность» объяснялась верой в скорое освобождение Эстонии. Для немецкой службы траления, прошедшей серьезную проверку во второй половине предыдущего года эти заграждения оказались «семечками». Ни потерь, ни повреждений противник на них не имел. Потери же миноносцев, напротив, оказались достаточно серьезными. Уже на вторую ночь постановок с задания не вернулся «Бостон» лейтенанта Соловьева. 19 марта то же произошло с самолетом капитана Беликова. Поскольку миноносцы вылетали с аэродрома с небольшим интервалом, соседние экипажи наблюдали в воздухе вспышку и падение какого-то самолета в воду близ бухты Кунда. При разборе командование пришло к выводу, что А-20 Беликова столкнулся с бомбардировщиком из состава АДД, соединения которой в эту ночь бомбили Таллин. В ночь на 27-е пропали без вести два Ил-4, ставивших мины в районе бухты Хара-лахт. Другие экипажи наблюдали в воздухе самолеты противника, летавшие с зажженными фарами, которые пытались атаковать наши самолеты. По немецким данным, это были ночные истребители Ju 88С-6 из эскадрильи 4/NJG 100, базировавшиеся на аэродроме Лаксберг под Таллином. Еще в феврале эта эскадрилья была перебазирована в Эстонию для предотвращения налетов АДД на финскую и эстонскую столицы.

Нечем было похвастаться в этот период и торпедоносцам. Сложные метеосостояния сорвали 14 из 29 вылетов одиночных охотников в марте и 22 из 39 в апреле. В числе других причин, мешавших успешной деятельности, числились отказы матчасти, отсутствие целей и атаки истребителей противника. В результате в марте состоялось лишь три, а в апреле — шесть торпедных атак, что в сумме уступало показателям февраля. Как и раньше, больше половины из них совершалось в пределах Финского залива. В начале марта, когда центральная часть залива начала освобождаться ото льда, противник приступил к подновлению старых минных полей и развертыванию системы дозоров. 5-го числа воздушная разведка КБФ впервые с начала года обнаружила в Нарвском заливе корабли противника, и в тот же день командующий флотом приказал авиации систематическими ударами вытеснить немецкие корабли до района бухты Кунда. То, что последовало дальше, можно охарактеризовать как изнурительное многодневное воздушно-морское сражение с неясным результатом. В течение марта нам удалось потопить и повредить несколько мелких боевых кораблей и произвести определенное впечатление на штаб FdM Ost, но не заставить его отвести дозоры. Понимая, что добиться желаемого не удастся, Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов порекомендовал балтийцам усилить давление на врага и в ночное время. Единственным, кто мог выполнить эту задачу оказался 1-й гмтап, поскольку в других частях ударной авиации не было не только летчиков-ночников, но и вообще какого-либо опыта нанесения ночных ударов. С 20-х чисел марта одиночные Ил-4, вооруженные фугасными и осветительными бомбами, стали вылетать на ночную охоту на корабли противника в Нарвский залив. В дневное время четырежды посылались пары или тройки торпедоносцев с истребительным прикрытием. Единственный торпедный удар состоялся днем 29 марта в бухте Кунда. Выходившие в дозор на заграждение «Зееигель» немецкие корабли открыли по торпедоносцам сильный огонь и, дождавшись момента сброса, дружно повернули на торпеды. Попаданий, естественно, не было. Уже на следующий день начальник ГМШ ВМФ отреагировал на полученное с флота донесение замечанием, что куда более целесообразно использовать торпедоносцы для атак крупных торговых судов в Балтийском море, а если этого не позволяют погодные условия, то для минных постановок. После этого посылка торпедоносцев в Нарвский залив прекратилась, но вылеты одиночных бомбардировщиков в ночное время продолжались до конца апреля.

Потери при всем этом по сравнению с предыдущим периодом оказались впечатляющими. В ночь на 6 марта пропал без вести Ил-4 Героя Советского Союза П.А. Колесника. Причина



Корабль наведения ночных истребителей (бывший вспомогательный крейсер) «Того», 1944 г.

его гибели до сих пор остается неизвестной. Утром 17 марта «Мессершмитт» из 11/JG 54 сбил возвращавшийся после безрезультатного поиска «Бостон» лейтенанта Шарыгина. В ночь на 27-е из ночного рейда не вернулся «ильюшин» Героя Советского Союза А.П. Чернышева. Свою последнюю передачу он сделал в 21.37 из района мыса Юминданина, восточнее Таллина. Вылетевший вслед за ним Ил-4 в 23.25 на подходе к бухте Кунда наблюдал падение в воду горящего объекта, а спустя 10 минут — самолет неизвестного типа с включенной фарой. Вкупе с уже описанными потерями миноносцев это произвело на летный состав полка весьма тяжелое впечатление — в марте по боевым причинам полк потерял семь самолетов с экипажами, включая два Героев Советского Союза. Таких потерь часть не знала с сентября 1941 г.! Они стали результатом достаточно запоздалой реакции германского командования на активизацию деятельности советской авиации в небе Прибалтики, Финляндии и северной части Балтийского моря. Помимо переброски эскадрильи ночников, о чем уже говорилось ранее, в начале марта для обеспечения их действий прибыл корабль наведения ночных истребителей «Того» (быв. вспомогательный крейсер), оснащенный радиолокационными станциями. С 7 марта по 28 мая он регулярно занимал позицию на охраняемой якорной стоянке близ плавучего маяка Калбодатунд или на внешнем рейде Таллина. Обо всем этом у нас не знали, но определенные выводы сделали. В мартовском отчете полка появился вывод: «Возросшее противодействие противника по маршруту полета, особенно в районе цели, привело к увеличению дистанции выстрела торпед». Однако такая контрмера, как увеличение дистанции торпедной стрельбы, на эффективность действий вражеских истребителей никак не влияла. На самом деле в полку осуществлялись и другие мероприятия, которые в отчете решили не выделять, по-видимому, не желая портить настроения командованию. Справедливо предположив, что противник обязан своими успехами радиолокации, командование части отдало распоряжение о том, что все полеты над территорией противника отныне совершаются только на бреющей высоте. Тяжелее это распоряжение оказалось выполнить миноносцам, которые могли ставить свои парашютные мины с высот не менее 600—800 м. Поскольку полеты в светлое время суток теперь стали слишком опасными, оставалось освоить методы торпедных атак в ночное время на лунной дорожке, ограниченный опыт которых имелся с октября 1943 г. В развитии данного метода был сделан следующий шаг — впервые в истории отечественной минно-торпедной авиации вылет осуществлялся на торпедоносце, оснащенном радиолокационной станцией «Гнейс-2». Об этом знаменитом событии хотелось бы рассказать поподробней.

Настройку станции перед полетом выполнил старший инженер по спецприборам ВВС КБФ ст. техник-лейтенант Бубнов, в полете ее обслуживал начальник связи 1-го гмтап ст. лейте-

Деятельность торпедоносцев 1-го гмтап в 1-м полугодии 1944 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на «свободную охоту» на начало месяца	Число с/в Ил-4+А-20	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Потери Ил-4+А-20
1.44	12+13	2+2	-	-	-	-
2.44	10+12	8+22	17/14	+ 5 ТР	-	-
3.44	11+9	5+24	8/5	-	-	2+1
4.44	8+10	8+29	7+1*/6	+ 1 ТР, 1 ТН, 2 ТЦ	-	-
5.44	10+8	14+57	22/18	+ 12 ТР	+ 1 ТР	1+0
6.44	8+18	18+55	27+1*/19	+ 11 ТР	-	0+3
Итого		55+189=244	83/62	+ 29 ТР, 1 ТН, 2 ТЦ	+ 1 ТР	3+4

Примечание. Не учтены вылеты на «свободную охоту» торпедоносцев А-20 51-го мтап (производились с 29 июня) — 3 с/в в июне, в результате одного из которых был потоплен 1 ТР (не подтверждается) и израсходована одна торпеда 45-36АН.

* В апреле одна высотная торпеда сброшена в акватории Таллина, в июне — одна потеряна в ходе операции по разрушению ГРЭС на р. Свирь.

нант Иванов, севший на место стрелка-радиста. Первоначально станция была настроена на обнаружение воздушных целей. Судя по отчету, поиск осуществлялся следующим образом: поздно вечером 6 апреля «Бостон» Борзова вылетел из Каменки и через Чудское озеро и территорию Эстонии вышел в Рижский залив. Над водой начальник связи перенастроил станцию на обнаружение целей на поверхности воды. Некоторое время после включения РЛС горизонт оставался чистым, затем обнаружили береговую черту Курляндии, после чего Борзов повернул на северо-запад. В районе острова Рухну на экране радара появилось несколько отметок, накладывавшихся друг на друга. Иванов, впервые обслуживавший РЛС в полете, растерялся, но владевший ситуацией Борзов сманивировал так, чтобы увидеть цель на лунной дорожке, самому оставаясь в темной части горизонта. Через 2—3 минуты после этого летчик на расстоянии примерно 10 км (так в отчете) обнаружил транспорт в 12 000 т, идущий в сопровождении двух эскортных кораблей (позднее состав охранения был определен в два тральщика и сторожевой катер). Цель двигалась со скоростью 3—4 узла курсом 140 градусов что очевидно свидетельствовало, что конвой идет в Ригу. Борзов снизился с высоты 100 до 40 метров и в 00.37 7 апреля с дистанции 400 м сбросил торпеду. О дальнейшем летчики докладывали так:

«Экипаж наблюдал след торпеды, взрыв в центральной части транспорта, и через 5—7 секунд последовал большой силы взрыв. После взрыва транспорт лег на левый борт с обиль-

ным количеством черного густого дыма и через 5—7 минут полностью погрузился в воду. На отвороте самолет обстрелян с двух ТЦ охранения, огнем ЗА и автоматов».

Если вспомнить об условиях видимости той ночью, то нельзя не удивиться тому, как авиаторам удалось заметить все эти подробности. Еще больше удивляет полное отсутствие какого-либо упоминания об атаке в немецких документах. Из них следует, что в ту ночь через Рижский залив действительно шел конвой, который по расчету времени в момент атаки Борзова мог находиться в районе острова Рухну. Его составляли уже неоднократно попадавшие в прицел наших торпедоносцев госпитальные суда «Браке» (5347 брт), «Роберт Мёринг» (3344 брт) и сторожевой корабль «V 302». Не исключено, что в момент атаки командира полка к ним присоединилось какое-либо малое каботажное судно. Ни одно из судов не пострадало. Необходимо еще раз подчеркнуть, что атака происходила в условиях крайне ограниченной видимости, когда летчик мог определить исходные данные для атаки (скорость цели, ее курс, дистанцию до нее, высоту торпедометания) лишь с очень большим допуском. Попасть можно было только случайно. Возможно, что немецкие моряки и видели взрыв, в том случае, если торпеда в момент приводнения с большой высоты ударила о воду или при совершении «мешка» — о подводное препятствие. Не обнаружив самолета, они не поняли причину произошедшего и не стали заносить в свои документы. Примерно то же можно сказать и об атаке самого А.В. Преснякова,

Деление вылетов 1-го гмтап по времени суток их совершения

	1.44	2.44	3.44	4.44	5.44	6.44	Всего
Днем	4	30	26	18	34	33	145
Ночью	46	2	62	70	98	56	334 (69,7%)
Всего	50	32	88	88	132	89	479

Успешность поиска торпедоносцев 1-го гмтап методом крейсерства в 1-м полугодии 1944 г.

	1.44	2.44	3.44	4.44	5.44	6.44	Всего
Число вылетов	4	30	20	37	71	73	235
Число обнаружений целей и атак	-	14	2	5	18	18	57
Вернулся из-за СМУ	3	9	14	22	42	40	130
Вернулся из-за необнаружения цели	-	6	1	5	8	8	28
Вернулся из-за отказа МЧ	1	-	-	4	2	-	7
Прочие причины и гибель	-	1	3	1	1	7	13
Процент вылетов, завершившихся обнаружением	0 %	46,6%	10%	13,5%	25,3%	24,6%	24,2%

Примечание. Учтены только вылеты, произведенные на «свободную охоту». Еще одну торпедную атаку в июне, по немецким данным, совершил торпедоносец, не вернувшийся из крейсерства. Кроме того, в июне 3 с/в сделали торпедоносцы 51-го мтап (1 атаковал цель, 1 вернулся из-за неполадок МЧ и 1 вернулся из-за СМУ) и три торпедовики 51-го мтап (1 атаковал цель, 1 не обнаружил цель на маршруте и 1 вернулся из-за СМУ).

который той же ночью доложил о потоплении тральщика в районе острова Вайндло. Его самолет не имел радара, но летчику повезло обнаружить цель визуально.

Из двух «успешных» атак в штабе полка сделали вывод, что «крейсерские полеты в лунные ночи вполне возможны при установке на самолете радиолокационного прибора и прибора, позволяющего определять действительную высоту полета над морем от 5 до 100 м». Увы, ничего этого на вооружение наши торпедоносцы тогда не получили. Радарный «Бостон» в вылетах больше не участвовал — по всей вероятности, он передавался полку только временно на период его войсковых испытаний. Тем не менее с конца апреля в практику вошло новое тактическое решение на организацию полетов «охотников». Теперь самолеты вылетали с аэродрома за 15–20 минут до наступления темноты, в темное время пересекали линию фронта и шли над территорией противника на бреющем полете. Маршруты, разрабатывавшиеся штабом полка для каждого «охотника», планировались таким образом, чтобы торпедоносцы, вылетавшие на поиск в Рижский залив, Ирбэнский пролив и к западному побережью Курляндии, преодолевали линию фронта через Чудское озеро. Это позволяло избежать обнаружения наземными постами и огибать таллинский район ПВО. В район поиска самолеты прибывали с восходом луны, после чего производили облет известных коммуникаций противника с таким расчетом, чтобы суда проецировались на фоне освещенной лунной части горизонта. Обратный полет совершался тоже на бреющей высоте, и с рассветом машина уже находилась над своей территорией или даже на аэродроме. Так все рисовалось в идеале, но в действительности в этот период не более трети экипажей полка могло уверенно летать на большие расстояния и ориентироваться над незнакомой территорией исключительно по карте, да еще и в ночное время. В дни с низкой облачностью командование с радостью выпускало отдельные торпедоносцы охотиться в водах Финского залива. Статистика апреля показывает, что взятие в обнаружении целей ночью оставалось весьма редким — на 37 вылетов в этом месяце состоялось лишь пять торпедных атак, причем, кроме атак Борзова и Преснякова, все остальные были совершены в светлое время суток. Реальных успехов они также не принесли. Большинство же вылетов совершалось ночью и заканчивалось ничем — после потери ориентировки самолеты возвращались на базу, даже не достигнув района поиска, нередко — даже не перелетев линию фронта.

В приведенную выше статистику (см. табл.) не вошла «операция» по уничтожению вражеских кораблей на внешнем рейде Таллина, предпринятая в ночь на 20 апреля. Отчаявшись обнаружить противника ночью в море, командование полка решило атаковать его на рейде базы циркулирующими торпедами. Из этой затеи тоже мало что вышло. Ил-4 ст. лейтенанта Николаенко повернул с полдороги из-за неполадки мотора и произвел посадку с торпедой. Мл. лейтенант Дорошенко в 02.54 с высоты 400 м сбросил свою 45-36АВА на Таллинскую бухту, но ее приводнения не наблюдал — очевидно, память о мартовских потерях близ Таллина была еще очень свежа в памяти. Немцы зафиксировали в ту ночь советскую минную постановку (два «Бостона» примерно в то же время поставили на таллинском рейде четыре АМД-500), но не одиночную советскую авиаторпеду. Единственным утешением стало заметное снижение уровня потерь, которые в апреле составили лишь один Ил-4, пропавший над Нарвским заливом в ночь на 22 апреля (лейтенант Амирдзаян). Причина его гибели неизвестна — на него не претендуют ни немецкие корабли, ни истребители.

Низкая результативность апрельских действий 8-й минно-торпедной дивизии обратила на себя внимание штаба КБФ. В начале мая свет увидела директива, где старая задача (активными действиями минно-торпедной и бомбардировочной авиации против вражеских кораблей на переходе и в базах нарушать морские перевозки противника на коммуникациях в Балтийском море и в Финском заливе) уточнялась и

конкретизировалась. Теперь функционал соединения выглядел так:

«а) Вести систематические крейсерские действия торпедоносцев в Финском заливе и Балтийском море;

б) Организовать и систематически проводить групповые атаки торпедоносцев по кораблям (транспорту) противника, обнаруженным воздушной разведкой на коммуникациях в западной части Финского залива и в Балтийском море с использованием приводных радиостанций разведчиков;

в)...

г) Продолжать систематическое минирование рейдов, фарватеров и подходов к базам противника (по ежемесячным и специальным заданиям).

Наряду с самостоятельными [действиями] удары групп торпедоносцев следовало практиковать удары торпедоносцев во взаимодействии с бомбардировщиками Пе-2 по кораблям противника в Финском заливе к востоку от меридиана порта Таллин».

Из директивы хорошо видно, что командование понимало важность массирования сил торпедоносцев и организации их взаимодействия с разведчиками и бомбардировщиками. Практически же на данном этапе ничего этого осуществить не удалось. Географические особенности театра позволили немцам сделать конечными пунктами своих коммуникаций Таллин и Турку, которые отстояли от наших передовых аэродромов на 260 и 400 км соответственно. Для того чтобы организовывать удары по идущим туда конвоям, разведчикам пришлось бы обнаруживать вражеские суда на расстоянии не менее 500 км от своих баз. Практически же наша разведывательная авиация в годы войны не вела систематической воздушной разведки в районах, удаленных более чем на 350–400 км. Получалось, что торпедоносцы были обречены на действия методом «свободной охоты». Альтернативой им могли быть только «лобовые» атаки на отряды малых боевых кораблей в Финском заливе. Единственное, в чем можно упрекнуть командование, так это в том, что оно не перешло от практики одиночного крейсерства к групповому. Первые месяцы года наглядно показали, что потенциал одиночных торпедоносцев при нынешнем уровне организации ПВО коммуникаций практически исчерпан. Переход к групповым вылетам и атакам мог резко повысить шансы на успех в борьбе с конвоями, оборонявшимися, как правило, одним сторожевиком или плавбатареей. Увы, боязнь того, что групповые вылеты приведут лишь к перерасходу дефицитного бензина, а их успешность останется на прежнем уровне, привела к тому, что прошло еще почти два месяца, прежде чем удалось сделать этот важный шаг вперед в развитии тактики.

В результате в начале мая боевая деятельность торпедоносцев оставалась такой же малоуспешной, как и в предыдущем месяце. Лишь установление с третьей декады месяца хорошей погоды и периода белых ночей способствовало резкому расширению района действия охотников и увеличению числа вылетов. Пилоты полка произвели 18 атак и доложили о 12 потоплениях. Краткие данные обо всех атаках приведены в таблице, мы же расскажем лишь о наиболее интересных или характерных из них.

В ночь на 8 мая в устье Финского залива одиночный танкер (реально — финский пароход) был атакован торпедоносцем, пилотируемым капитаном Досовым. Интересно отметить, что впервые на Балтике для стрельбы по одиночной движущей цели применялась циркулирующая высотная торпеда 45-36АВА. По всей видимости, об этом боеприпасе вспомнили из-за опасности ночной атаки «низкой» торпедой для недостаточно опытного летчика. Снаряд приводнился в 100–200 м впереди «танкера», и через 3 секунды прогремел взрыв. Несмотря на крайне малую вероятность попадания одиночной циркулирующей торпедой, да еще и через такой малый интервал, Досов утверждал, что наблюдал взрыв и погружение судна. В штабе в донесении летчика никто не усомнился, но от использования высотных авиаторпед отказались вплоть до апреля 45-го.

Днем 9 мая в Рижском заливе Пресняков атаковал транспорт «Бухарест». По наблюдению летчика, торпеда прошла за кормой судна, хотя немцы ее хода вообще не наблюдали. По иронии судьбы, «Бухарест» в это время выполнял функции корабля-цели при учебной авиационной эскадре Люфтваффе KG 102, которая базировалась на Ригу и занималась подготовкой кадров для германской торпедоносной авиации. Несмотря на свою должность, капитан судна не только не смог понять, что его атакуют торпедой, но даже правильно сосчитать число моторов у атакующего — насчитал один вместо двух. Данный случай стал предметом довольно долгого разбирательства: кто же атакował пароход (одномоторный советский самолет не мог долететь до Рижского залива) и не приступил ли противник к минированию этих отдаленных вод.

В ночь на 25 мая атаку на лунной дорожке произвел экипаж молодого, но перспективного летчика лейтенанта М.Ф. Шишкова. Обнаруженное им в 17 милях западнее острова Осмуссар судно он классифицировал как «3000-тонный транспорт без охранения». Несмотря на ночное время, «транспорт» заметил торпедоносец на большой дистанции и открыл весьма точный зенитный огонь. Результаты обстрела, подведенные после посадки, впечатляли — три прямых попадания малокалиберных снарядов и 153 осколочных или пулевых пробоины. С учетом этого можно считать, что экипаж машины отделался малой кровью — только стрелок-радист получил легкое ранение. Штурман лейтенант И.Д. Бабанов сумел в полете переработать маршрут и привести самолет в базу по кратчайшему расстоянию. Несмотря на столь драматические подробности атаки, авиаторы утверждали, что торпеда попала в центр судна, которое переломилось пополам и затонуло. Реально целью атаки являлся тральщик «М 29», который переходил в Таллин одиночным порядком из зоны балтийских проливов. В том бою он не получил ни единой царапины, а после войны продолжил службу в составе советского ВМФ на Черном море.

С учетом «победы» Шишкова декларируемый счет 1-го гмтап за время войны составил 99 потопленных и поврежденных судов противника. Понятно, что скорейшее потопление «сотого» стало предметом соревнования между летчиками части. В ночь на 27 мая (в ночь на 26-е вылететь в Балтийское море помешали погодные условия) из Каменки одна за другой вылетели машины, пилотируемые лучшими летчиками полка — Евграфовым, Большаковым, Тарасовым, Пресняковым и Гептнером. Евграфов и Большаков «охотились» в устье Финского залива и предположительно атаквали вражеские дозорные корабли, которые потерь не имели. Остальные три машины прочесали Рижский залив. Тарасов и Пресняков с 5-минутным интервалом в районе мыса Мерсрагс атаквали небольшой конвой, шедший курсом на Ригу. Добиться реального успеха им так же не удалось. Последним в район поиска прибыл Эрик Гептнер. Северо-западнее мыса Колкасрагс, почти в том же самом месте, где год назад Разгонин потопил «Хайнрих фон Плауэн», он заметил судно «однотрубное, двухмачтовое, с 3 надстройками, длина 140 м, водоизмещение 7000 т». По наблюдению летчика, пароход шел курсом 50 градусов со скоростью 3—4 узла. Гептнер не стал атаковать немедленно подобно тому, как это делали многие его товарищи, а обогнул цель за кормой и зашел на нее с юго-востока. В 01.59 на боевом курсе 310 градусов с высоты 40 м и дистанции около 300 м он сбросил свою торпеду. Укло-

Командир звена 3-й эскадрильи 1-го гмтап старший лейтенант А.З. Большаков. Погиб в бою 18.7.1944



ниться от такого удара оказалось невозможно, тем более что, по немецким сведениям, торпедоносец был обнаружен только в момент сбрасывания и зенитные пушки успели сделать всего по паре выстрелов. Через 18—20 секунд после отделения снаряда Эрик наблюдал взрыв в центральной части транспорта, а затем второй с пламенем красного цвета. Наблюдал он за своей жертвой тоже не как коллеги — не в течение одного небольшого виража, а сделав за 6—7 минут три полных круга. Этого времени хватило, чтобы пароход «Ингеборг» (895 брт; перевозил 1250 т угля в Ригу) навсегда скрылся под водой. Семь членов его экипажа пропали без вести, а 14 остальных получили ранения (два, включая капитана, — тяжелые). Хотя эта победа и не стала реально сотой в истории полка (официально сотую засчитали В.Н. Евграфову), но ознаменовала собой конец почти семимесячного перерыва в уничтожении судов противника.

Как обычно бывало в подобных ситуациях, во вражеских штабах предприняли довольно серьезный разбор факта потопления. Выяснилось, что, обнаружив ослабление боевой деятельности наших торпедоносцев в первые месяцы года, FdM сочло возможным отправить в конце января все тяжелые плавбатарей на ремонт в Германию. На замену им никто не прибыл, хотя конвоирование наиболее важных судов весь этот период сохранялось. Ремонт плавбатарей затянулся и к концу мая все еще находился в стадии завершения. Германское командование не проявляло по этому поводу серьезного беспокойства, поскольку последняя атака советского торпедоносца в Ирбенском проливе была зафиксирована 4 марта. Адмирал Бёмер немедленно выделил для защиты судоходства в проливе два сторожевика, к которым в начале июня присоединились плавбатарей «Нинбург» и «Хелена».

Эти меры имели очень скорый результат. В ночь на 4 июня из крейсерского полета не вернулся «Бостон» капитана Волкова. Из немецких документов со всей очевидностью вытекает, что его в Ирбенском проливе сбили зенитки сторожевика «V 314», который в этот момент конвоировал транспорт «Анелиз Кристоферсен». Согласно немецкому донесению, одиночный A-20 совершил два захода на суда, поливая их пулеметным огнем, но так и не сбросил торпеды. По-видимому, из-за отказа матчасти стальная рыбина отказалась отделяться от машины, но храбрый пилот не хотел признать неудачи и вновь попытался произвести сброс. На втором заходе его сбили зенитки, после чего машина врезалась в воду. Немцы подняли на борт



Германский транспорт «Ингеборг», потопленный старшим лейтенантом Гептнером 27.5.1944



Летчик 2-й эскадрильи 1-го гмтап старший лейтенант З.Г. Гептнер. Погиб в бою 1.7.1944

несколько деталей конструкции, но не обнаружили никого из членов экипажа.

За этой неудачей последовали новые. Совершив фактически столько же вылетов и атак, как и в мае, торпедоносцы 1-го полка не добились ни одного попадания, зато их потери подскочили вдвое — с трех до семи машин. В ночь на 20 июня из вылета не вернулся лейтенант Пронякин, в ночь на 22-е — лейтенант Кузин. Утром того же дня при возвращении из крейсерства разбился «Бостон» ст. лейтенанта Гожева — из-за неравномерной выработки горючего при посадке внезапно один из моторов остановился, и машина рухнула на посадочную полосу аэродрома Кюпицы (полк перебазировался туда в первых числах июня). Кроме пилота, под обломками самолета погиб штурман ст. лейтенант М.А. Советский, награжденный 22 января званием Героя Советского Союза за прошлогодние вылеты в составе экипажа Ю.З. Бунимовича. В живых остался только стрелок-радист, который сообщил, что в районе Таллина самолет якобы торпедировал 3000-тонный транспорт. Еще одной причиной потерь стала собственная зенитная артиллерия, которая начиная с мая месяца «спустила на землю» уже третий торпедоносец. И если капитан Пучков был сбит 1-го числа в результате потери ориентировки и захода в запрещенный район, то лейтенант Кливцов — в результате грубой ошибки системы ПВО 2-го Прибалтийского фронта. Его самолет был опознан как разведчик Do-215, и никакие опознавательные сигналы (выпуск ракет) не заставили зенитчиков прекратить огонь раньше, чем цель была сбита. Уцелел, опять же, только воздушный стрелок. Вражеская наземная зенитная артиллерия сбивала только одну машину в операции по разрушению Свирской ГРЭС, о чем речь ниже. Что же касается торпедных атак, то все они потерпели фиаско. В качестве основных причин этого рисуется ухудшение условий видимости в ночное время (белые ночи), которые не позволяли самолетам незамеченными выйти на дистанцию атаки, и мощный зенитный огонь кораблей.

Неудача летчиков 1-го гмтап тем не менее не означала, что в июне балтийская минно-торпедная авиация не добилась успехов. Дело в том, что с 20 июня к боевым действиям в составе 8-й мтад приступил еще один минно-торпедный полк — 51-й.

Эта часть родилась благодаря приказу Наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова №800 от 22.10.1943. Согласно ему к 1.1.1944 в составе ВВС КБФ предписывалось сформировать 51-й мтап по штату 030/264. Тем же приказом расформировывались 58-я омраз на МБФ-2, 25-я авиационная эскадрилья ночных штурмовиков У-26 и 6-я смешанная эскадрилья на Ил-2, Р-10 и Пе-2. Часть авиаторов из этих подразделений влилась во вновь формируемый полк, кроме того, его укрепили командными кадрами из 1-го гмтап и МТА ТОФ. Командиром полка стал майор В.М. Кузнецов, незадолго до этого закончивший Курсы усовершенствования начсостава ВВС ВМФ при Ейском авиачилище. Его помощником назначили майора И.Н. Пономаренко, до того занимавшего аналогичную должность в 1-м гмтап. Значительным было и количество молодых летчиков, окончивших обучение на самолеты «Бостон» в 3-м запасном авиаполку.

Формирование полка происходило достаточно медленно из-за традиционной нехватки матчасти. На 1 января в 51-м мтап имелся всего один А-20 и один Ил-4, который в течение месяца «поменяли» в 1-м гмтап на второй А-20. Передавать машины из боевой части пришлось и в апреле (четыре А-20) и в мае (два), что стало одной из причин заметного снижения количества «Бостонов» в гвардейском полку. На 1 июня часть была укомплектована машинами по штату, но из 32 самолетов 11 оказались не боеготовы, в т.ч. 9 из-за переделки кабин по варианту А-20Д. Что же касается летного состава, то его подготовка тоже была совсем неоднородной. Согласно июньскому отчету его условно можно было разделить на три части: летчики из ВВС ТОФ, которые прошли практическое обучение торпедометанию, но не умели летать на «Бостонах», летчиков из 3-го зап, которые умели летать на А-20, но имели лишь



Экипаж командира звена 1-й эскадрильи 1-го гмтап старшего лейтенанта А.В. Преснякова. Слева направо: стрелок-радист старший сержант Ф.Н. Васильев, капитан Пресняков Александр Васильевич, воздушный стрелок сержант Лепехин, штурман звена старший лейтенант Иванов Николай Дмитриевич. Старшие лейтенанты Пресняков и Иванов удостоены звания Героя Советского Союза 22.7.1944 (фото из архива Г.Ф. Петрова)

слабые, главным образом теоретические, познания в торпедометании и бывших летчиков 58-й эскадрильи, которые не знали ни «Бостонов», ни торпедометания, зато имели богатый боевой опыт, включая ночные полеты и пилотирование в сложных метеословиях. До 9 июня полк базировался на аэродромах Новая Ладога и Приютин, с которых проходил на Ладжском озере практическое обучение торпедометанию и новому методу — топмачтовым атакам. Следует отметить, что озеро вскрылось ото льда только к концу апреля, так что курс практического обучения, мягко выражаясь, не слишком затянулся. Кроме того, нелишне напомнить, что акватория Ладоги все еще являлась линией фронта, о чем напомнили финские истребители, сбив 8 июня А-20 мл. лейтенанта Жесткова. Не просто проходило и освоение нового метода. Так, из-за неграбывания замедлителя взрывателя АВ-87 на своих бомбах при учебной атаке 1 июня подорвалась машина лейтенанта Каретникова. К 9 июня в полку удалось в основном подготовить к боевым действиям летный состав всех трех эскадрильи: 1-й и 3-й в качестве торпедоносцев и 2-й (командир — капитан И.В. Тихомиров) в качестве топмачтовиков. Какова была их реальная подготовленность, точно определить трудно. После того как в конце июля 51-й мтап передал в 1-й гмтап значительную часть летного состава, в отчете последнего появилась следующая фраза:

«8 экипажей, пришедших из 51-го мтап, подготовлены для боевых действий в составе группы — ведомыми, днем в простых метеословиях... Пришедший личный состав имеет недостаточный налет в облаках и под колпаком, не умеет пилотировать самолет на одном моторе. Тактическая подготовка низкая».

Что это: справедливая оценка летного мастерства коллег или определенное высокомерие гвардейцев? Думается, отчасти и то и другое. А может, составители отчета не поняли своеобразного почерка авиаторов молодой части? В боевой деятельности каждого из авиаполков сразу же начали просматриваться характерные черты, отличавшие их практически до конца войны: упор на индивидуальную подготовку и одиночные крейсерские полеты у гвардейцев и самоотверженные групповые удары у летчиков 51-го полка. Поскольку тактика последних являлась более прогрессивной, им чаще удавалось добиться боевого успеха, хотя нередко он был оплачен дорогой ценой.

Боевая работа полка началась 20 июня, когда в 00.33 первые экипажи вылетели на бомбардировку порта Котка. Всего в течение ночи на бомбардировку этого порта вылетело восемь машин, лидировавших командиром полка Кузнецовым.



Первый командир 51-го мтап майор Кузнецов Василий Михайлович. Удостоен звания Героя Советского Союза 6.3.1945 (фото из архива О.А. Белайчука)

В результате сбрасывания 16 ФАБ-500 в северо-восточной части порта возник пожар. В ночь на 23-е настала пора экзамена по овладению топмачтовым бомбометанием. В 23.12 один за другим из Клопиц вылетели «Бостоны», пилотируемые

ст. лейтенантом Николаенко, майором Пономаренко и капитаном Меркуловым. Их целью являлись корабли на якорной стоянке в небольшом эстонском порту Палдиски — по данным дневной воздушной разведки, три миноносца, сторожевой корабль и два сетевых заградителя. Еще в мае немцы поставили на рейде противоторпедные сети, после чего чувствовали себя здесь в относительной безопасности. За годы войны Палдиски практически не подвергались ударам с воздуха — все внимание нашего командования отвлекал находившийся рядом Таллин. Вскоре после начала новых суток самолеты последовательно атаковали суда на рейде. Первым в атаку вышел «Бостон» Николаенко, который своими двумя ФАБ-250, по донесению, потопил «3000-тонный транспорт». Несмотря на то что следующий удар последовал только спустя полчаса, он оказался для немцев так же внезапен, как и первый. А-20 Пономаренко вышел в атаку на стоявший у стенки эсминец и, по докладу, потопил его. Почти сразу вслед за этим нанес удар Меркулов, который идентифицировал свою цель как сетевой заградитель. Германских материалов, которые бы описывали налет на Палдиски в целом, обнаружить не удалось. Известно, что о налете в штаб 9-й дивизии охранения (так с 15.6.1944 именовался бывший штаб и силы FdM) доложил сторожевой корабль «F 10», кроме того, нападение двух самолетов в своем журнале боевых действий зафиксировал минный заградитель «Эльзас». По-видимому, именно он фигурировал в наших донесениях и как «транспорт», и как «сетевой заградитель».



Минный заградитель «Эльзас»



Эскадренный миноносец «Z 39», тяжело поврежденный топмачтовиком Пономаренко на рейде Палдиски 23.6.1944



Помощник командира 51-го мтап по летной подготовке майор Пономаренко Илья Неофитович. Удостоен звания Героя Советского Союза 22.7.1944 (фото из архива О.А. Белайчука)

Другое дело с атакой Пономаренко. Его целью оказался эскадренный миноносец «Z 39», вступивший в строй только 21.8.1943 и участвовавший в боевых действиях всего четыре месяца. Одна из ФАБ-250 попа-

ла в центр корабля, вызвав пожар. Точный объем повреждений и потери экипажа неизвестны, но корабль лишился хода и был уведен для ремонта в Киль на буксире. Туда он прибыл 29 июня, а месяц спустя его повредила британская авиация, добившаяся в ходе ночного налета еще одного бомбового попадания в кормовую часть. В результате ремонт корабля затянулся до середины февраля 45-го, но в последних неделях боевых действий на Балтике он все-таки принять участие успел. Германское командование особой реакции по поводу повреждения эсминца не выказало, но было понятно, что теперь вражеские корабли не могут считать себя в безопасности даже в отдаленных базах, если только они находятся в пределах радиуса досягаемости нашей авиации. Увы, начавшиеся с 29 июня полеты одиночных топмачтовиков и торпедоносцев 51-го полка успехов не принесли. До конца июня летчики полка успели совершить лишь шесть таких вылетов и произвести две атаки.

Боевые дела летчиков балтийской минно-торпедной авиации морским направлением не исчерпывались. 20—21 июня им довелось участвовать в одной из самых необычных акций, имевших место за время войны, — ударе по плотине ГРЭС на реке Свирь.

Летом 1944 г. войска Карельского фронта готовились к крупномасштабному наступлению, которое должно было начаться с форсирования реки. Одна из самых серьезных трудностей состояла в том, что уровень воды в Свири регулировался плотинной электростанцией. Выше плотины образовалось широкое и глубокое водохранилище, а преодоление реки ниже плотины практически исключалось: противник в любой момент мог открыть затворы и затопить долину. В конечном итоге решили наступать выше плотины, но для этого желательно было спустить уровень воды в реке. Следовало сделать это до 21 июня — назначенного срока начала наступления.

Для решения этой задачи командование авиации КБФ сформировало специальную оперативную группу из торпедоносцев, топмачтовиков, штурмовиков и истребителей — всего 55 самолетов, сосредоточившихся вечером 19 июня на аэродроме Новой Ладоги. От гвардейского полка в нее выделили пять Ил-4, от 51-го — восьмерку А-20. Подготовкой группы и проведением удара руководил лично командующий ВВС КБФ генерал-майор Самохин, группой 1-го мтап — командир полка Борзов, группой 51-го мтап — командир 2-й эскадрильи Тихомиров.

Подготовка к удару предусматривала тренировки на ладожском полигоне в прицельном бомбометании. Всего на полигоне было выполнено 38 тренировочных самолето-вылетов, сброшено 160 бомб. В целях скрытности конкретная задача была поставлена экипажам лишь за сутки до вылета. Авиаторов ознакомили с общей обстановкой, расположением линии фронта, составом и размещением сил ПВО противника, сведениями о запасных аэродромах и наземных средствах обеспечения самолетовождения. Авиационное прикрытие обеспечивалось своими силами, а также истребителями 13-й воздушной армии.

Несмотря на такую тщательную подготовку, без накладок все-таки не обошлось. Пилоты «ильюшиных» готовились поразить цель с горизонтального полета, но в самый последний



Командир 2-й эскадрильи 51-го итап капитан Тихомиров Иван Васильевич. Удостоен звания Героя Советского Союза 22.7.1944, погиб в бою 24.7.1944 (фото из архива О.А. Белайчука)

момент командование довели до их сведения, что выполнять задачу они будут как торпедоносцы и миноносцы. Такое изменение объяснялось соображениями

секретности, поскольку тренировку в применении столь специфических боеприпасов по стационарной цели могла обнаружить финская разведка, после чего замысел операции подвергся риску раскрытия. В последние сутки перед ударом в Новую Ладогу подали 14 мин АМГ-1, а за торпедами двум Ил-4 пришлось слетать в Клопицы. Мины претерпели переоборудование в поверхностно-плавающие — от них отделили якоря и снабдили приборами самоликвидации, срабатывавшими через два часа после постановки. По замыслу несколько таких мин, сброшенных выше по течению, должны были бы полностью разрушить плотину и обеспечить спуск воды из водохранилища.

Первыми по плану операции удар должны были нанести торпедоносцы. Пара Ил-4 с низкими торпедами взлетела на рассвете около 6 часов, но, обнаружив, что цель закрыта туманом, вернулась на аэродром. Генерал Самохин решил сдвинуть график операции на три часа. Повторно торпедоносцы вылетели в 09.07. Увы, их продолжали преследовать неудачи. Потеряв наземные ориентиры в условиях полета над лесистой местностью на малой высоте, штурман ведущего самолета (пилот — ст. лейтенант Шведов) отклонился от маршрута на 15 км и случайно вышел на железнодорожную станцию Погра. Станция оказалась прикрыта малокалиберной зенитной артиллерией, которая без труда сбила низко летящий «ильюшин». Покинуть машину с парашютом успел только Шведов, который попал в финский плен — к счастью, ненадолго. Группа штурмовиков ВВС Карельского фронта, обеспечивавших торпедоносцев, бросилась штурмовать зенитные батареи, истребители эскорта увязались за ними, в результате чего пилот второй машины — ст. лейтенант Миронов — обнаружил себя брошенным и лишенным какого-либо прикрытия. Продолжать полет он не стал и повернул на обратный курс.

Не зная об этом, в 09.40 на взлет пошли топмачтовики (командиры экипажей Тихомиров, Сенюгин, Николаенко, Которовский, Сачко, Филимонов, Семенов, Шилкин). Только половина из них была оснащена узлами для внешней подвески, на которых висело по одной ФАБ-1000 и одной ФАБ-500. Остальные четыре самолета имели бомбы только во внутреннем отсеке — по четыре ФАБ-250. Вылет осуществлялся парами с 3-минутным интервалом — именно такой порядок позволял последующим самолетам избежать взрывной волны от бомб, сброшенных предыдущей парой. Удару сопутствовал полный успех. Из 4 ФАБ-1000, 4 ФАБ-500 и 16 ФАБ-250 цель поразили 4 ФАБ-1000, 2 ФАБ-500 и 10 ФАБ-250. Восточная часть правого шандора плотины оказалась разрушена, за три часа уровень воды в водохранилище упал до 2 метров. Тем не менее сход воды осуществлялся слишком медленно, что обусловило необходимость нанесения повторного удара.

В 14.45—14.50, после подробного разбора первого полета, был нанесен второй удар. Удару топ-

Техническое решение на уничтожение запирающего устройства плотины методом топмачтового бомбометания (виды сверху и сбоку)

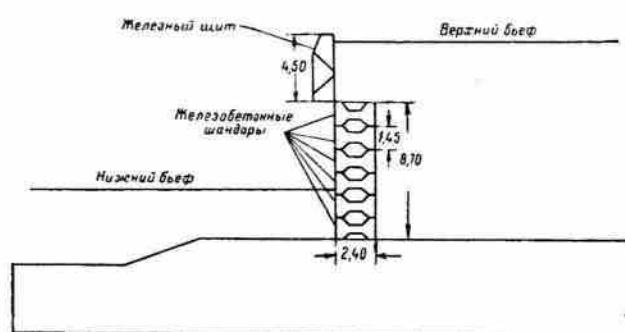
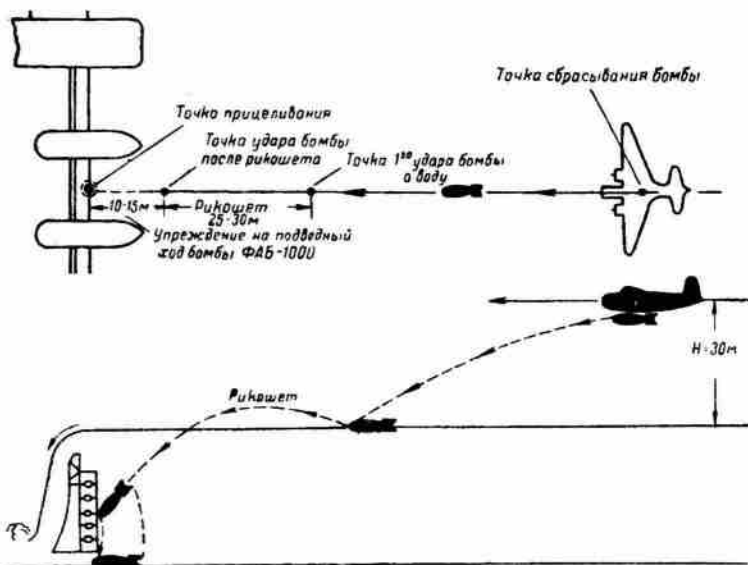


Схема запирающего устройства плотины Свирской ГРЭС (поперечный разрез)

мачтовиков предшествовало подавление зенитной артиллерии штурмовиками Ил-2. Четыре «Бостона» сбросили по цели с учетом необходимого выноса 3 ФАБ-1000, 3 ФАБ-500 и 4 ФАБ-250. По докладу пилотов, в цель — правый шандор — попало две ФАБ-500 и 4 ФАБ-250, которые открыли в сооружении 12-метровую брешь. И все-таки разрушения, нанесенные бомбами, в большей степени касались верхней части плотины, в то время как удар по ее нижней части минами и торпедами пока так и не состоялся. В 14.43-14.48 из Новой Ладоги вылетели все четыре Ил-4 — три с минами и один с торпедой. Однако неудачи продолжали преследовать гвардейцев. Из-за ошибки штурмана ведущего самолета (пилот — ст. лейтенант Большаков) группа сошла с курса, заблудилась, а после того, как ведущий группы истребителей прикрытия сообщил, что у него закончилось топливо и он возвращается на базу, и вовсе ушла на аэродром. Перед посадкой миноносцы сбросили свои АМГ в озеро Токаревское. И третий блин оказался комом!

Выполненная в 17.50 контрольная фотосъемка дальнейшего обмеления водохранилища не показала. Вода если и продолжала уходить, то делала это столь медленно, что сроки начала наступления оказывались под угрозой. Пришлось нанести третий удар. В 19.20 четыре «бостона» атаковали левый шандор. Они сбросили то же количество бомб, что и в предыдущем налете. Точность бомбометания повысилась, благодаря чему в сооружении образовалась брешь шириной до 15 метров. Одновременно два Ил-4 под прикрытием семи Як-9 сбросили с





Разрушения шандоров плотины. Вид со стороны верхнего бьефа (фото из архива О.А. Белайчука)



Разрушения шандоров (слева) и системы шлюза (справа) плотины Свирской ГРЭС. Вид со стороны нижнего бьефа (фото из архива О.А. Белайчука)

высоты 100—200 м две АМГ-1. Не дожидаясь контрольных снимков, спустя час для сброса мин вылетела еще одна тройка «илов». Всем им удалось выполнить задание. Три из пяти мин взорвались при приводнении на расстоянии 20—40 м от плотины, одна упала с перелетом, и одна взорвалась спустя час после сбрасывания. По-видимому, именно ее взрыв нанес конструкции наибольшие разрушения. В результате повреждения подводной части сооружения началось обмеление водохранилища. Утром 21-го, за шесть часов до наступления наземных войск, по цели отстрелялись еще восемь топмачтовиков и три миноносца. Топмачтовики добились 10 прямых попаданий в центр плотины, но это уже было лишним — уровень воды стал резко падать, открывая ранее затопленные берега. Войска Карельского фронта форсировали реку на неожиданном для противника участке и вскоре добились решающих успехов.

В целом боевая деятельность балтийской минно-торпедной авиации в первую половину 1944 г. оказалась недостаточно успешной. По основному виду деятельности — атаке кораблей и судов в море — было осуществлено 60 торпедных и одна топмачтовая атаки, из которых только атака Эрика Гептнера 27 мая увенчалась успехом. Полностью безрезультатными по вине командования оказались и минные постановки. Более успешными оказалось нападение трех топмачтовиков на порт Палдиски, а наиболее высокую оценку заслужили действия летчиков по береговым объектам и по Свирской плотине. При этом оба полка МТА потеряли 23 машины, из экипажей которых только три авиатора избежали гибели или плена. Такое положение дел кажется парадоксальным лишь на первый взгляд. Дело в том, что в своей основной деятельности минно-торпедная авиация все еще продолжала придерживаться устаревшего метода одиночных крейсерских полетов, который почти полностью нейтрализовывался системой контрмер противника. Пройдет еще совсем немного времени, и в результате стремительных изменений в общей оперативной обстановке и тактике балтийская минно-торпедная авиация станет подлинно эффективным оружием.

Боевая работа самолетов МТА ВВС КБФ в 1-м полугодии 1944 г.

Квартал	1-й гмтап	II	51-й мтап июнь	Всего
Всего с/в (в т.ч. на А-20)	170 (124)	309 (199)	41	520 (364)
в т.ч. с/в торпедоносцев (в т.ч. на А-20)	63 (48)	183 (141)	3	249 (192)
сброшено торпед по целям	19	43	1	63
в т.ч. с/в на минные постановки (в т.ч. на А-20)	54 (40)	77 (49)	-	131 (89)
выставлено мин	104	150	-	254
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	10 (2)	11 (5)	2 (-)	23 (7)

Примечание. Все вылеты самолетов 51-го мтап — на А-20.

Торпедные атаки МТА КБФ в 1-м полугодии 1944 г.

Дата (время)	Число и тип сам.*	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед, бомб	Результат по донесению/ реально	Потери
15.2 (11.40)	1 А-20	Стрелецкий	ок	Палдиски	ОТР/?	1 АН	+ ТР 2000/промах	-
15.2 (14.50)	1 А-20	Шарыгин	ок	р-н о. Прангли	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ герм. ТР «Хела 3», ТЩ «М 460», «М 403»	1 АН	промах	
15.2 (15.50)	1 А-20	Гептнер	ок	59.41/26.28	ОТР-я/?	1 АН	промах	
18.2 (12.32)	1 Ил-4	Енин	ок	16 м зап. о. Осмусаар	ОТР/ герм. ГС	1 АН	торпеда затонула	
18.2 (14.25)	1 А-20	Беликов	ок	11 м с-з о. Найсаар	«Глюкауф», СКР «V 303» ОТР/ герм. ГС	1 АН	промах или затонула	
18.2 (14.55)	1 А-20	Шарыгин	ок	59.42/22.27	ОТР/?	1 АН	промах или затонула	
19.2 (10.10)	1 Ил-4	Васильев	ок	р-н о. Прангли	ОТР/?	1 АН	неиспр. торпеды	
20.2 (10.35)	1 А-20	Стрелецкий	ок	р-н о. Прангли	ОТР-я/остов с 1941 г.	1 АН	зарылась в грунт	
20.2 (12.40)	1 Ил-4	Колесник	ок	8 м с-з о. Кэри	КОН (1 ТР, 2 СКР, 1 СКА)/ герм. дозор с СКР «V 313»	1 АН	+ ТР 5000/промах	

Примечания. Все атаки, где номер части не оговорен, произведены самолетами 1-го гмтап.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
26.2 (08.01)	1 А-20	Гелтнер	ок	р-н м. Ристна	КОН (1 ТР, 1 СКР)/герм. ГС «Метеор», СКР «V 313» (или «V 303»)	1 АН	неиспр. торпеды	
27.2 (08.40)	1 А-20	Стрелецкий	ок	зап. Виндавы (57.25/20.50)	ОТР/ герм. ТР «Монсун», ГС «Р. Мёринг», СКР «V 305»	1 АН	+ ТР 5000/промах	= А-20 (= Стрелецкий)
27.2 (09.10)	1 А-20	Беликов	ок	р-н о. Найссаар	ОТР/ СКР «V 302»	1 АН	промах	
28.2 (07.56)	1 А-20	Гелтнер	ок	р-н о. Осмуссар	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ ТР «Рюген», СКР «V 303», ? «V 310», «V 311»	1 АН	+ ТР 7000/промах	
29.2 (07.12)	1 Ил-4	Большаков	ок	сев. м. Тахуна	ОТР/?	1 АН	+ ТР 2500/промах	
1.3 (13.35)	1 Ил-4	Досов	ок	8 м с-з о. Найссаар	СКР/ СКР 3-й фл. СКР	1 АН	промах	
4.3 (11.10)	1 А-20	Шарыгин	ок	р-н Либавы	ОТР/ герм. ТР «Вестервальд» герм. — 57.20/21.08	1 АН	промах или зарылась в грунт	
29.3 (10.45)	3 А-20	Волков, Пресняков, Шишков	у-вр	р-н бух. Кунда	4 ТЩ, 2 СКР, 2 СКА/ герм. дозор 1-й фл. ТЩ	3 АН	промах	
7.4 (00.15)	1 А-20	Пресняков	ок	6,5 м с-з о. Вайндло	1 ТЩ, 2 СКА/?	1 АН	+ ТЩ/промах	
7.4 (00.37)	1 А-20	Борзов	ок	10 м ю-з о. Руху	КОН (1 ТР, 2 ТЩ, 1 СКА)/?	1 АН	+ ТН 12000/промах	
20.4 (02.54)	2 Ил-4	Дорошенко, Николаенко (наброс)	у-п	Таллин	кор. на внешнем рейде	1 АВА	не наблюдал	
25.4 (10.58)	1 А-20	Пучков	ок	9 м с-з о. Осмуссар	КОН (1 ТР, 1 ТЩ, 2 СКА)/?	1 АН	промах	
27.4 (04.00)	1 Ил-4	Большаков	ок	7 м ю-з м-ка Лоркала-Калбода	2 ТЩ/?	1 АН	+ ТЩ/промах	
27.4 (05.35)	1 А-20	Шишков	ок	36 м сев. м. Ристна	ОТР/ фин. ТР «Хальвар Н»	1 АН	+ ТН 6000/промах	
5.5 (07.56)	1 А-20	Клиацов	ок	14 м ю-в м-ка Юссаре	КОН (3 ТР, 5 ТЩ, 4 СКА)/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
5.5 (11.44)	1 Ил-4	Дорошенко	ок	р-н Пыхья-Ухти	1 ТЩ, 2 СКА/ СКР «ОРе 17», баржа «В2Р»	1 АН	промах	
5.5 (12.05)	1 А-20	Волков	ок	9 м ю-з о. Мякилуото	КОН (1 ТР, 12 СКА)/ герм. ТР «RO 1»	1 АН	промах	
7.5 (23.00)	1 Ил-4	Большаков	ок	р-н о. М. Тюттерс	ОБК (1 ТЩ, 2 СКР)/?	1 АН	промах	
8.5 (00.22)	1 Ил-4	Досов	ок	12 м с-з о. Осмуссар	ОТР/фин. ТР	1 АВА	+ ТН 6000/промах	
9.5 (17.40)	1 А-20	Пресняков	ок	Рижский зал.	ОТР/ герм. ВСУ «Бухарест» 57.17/23.40	1 АН	промах	
21.5 (01.40)	1 А-20	Пресняков	ок	9 м с-з о. Найссаар	ОТР/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
22.5 (01.00)	1 А-20	Тарасов	ок	14 м ю-з м-ка Бенгтшер	КОН (3 ТР)/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
22.5 (17.15)	1 А-20	Евграфов	ок	11 м сев. о. Найссаар	КОН (1 ТР, 2 СКР, 1 СКА)/ 6-я дозорная группа	1 АН	+ ТР 6000/промах	
22.5 (22.22)	1 А-20	Волков	ок	ю-з о. Осмуссар	ОТР/?	1 АН	+ ТР ?/промах	
25.5 (01.15)	1 А-20	Гелтнер	ок	15 м юж. Угёфин. 112 С 33	ОТР/ фин. ТР «Капелла»	1 АН	промах	
25.5 (01.25)	1 А-20	Шишков	ок	17 м зап. о. Осмуссар	ОТР/ ТЩ «М 29»	1 АН	+ ТР 3000/промах	
25.5 (01.33)	1 А-20	Пучков	ок	13 м сев. м. Тахуна	КОН (1 ТР, 2 СКА)/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
27.5 (00.53)	1 А-20	Евграфов	ок	7 м с-з о. Найссаар	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 2500/промах	
27.5 (01.30)	1 А-20	Тарасов	ок	8 м с-в м. Мерсрагс	КОН (1 ТР, 1 СКА)/?	1 АН	промах	
27.5 (01.35)	1 А-20	Пресняков	ок	8 м с-в м. Мерсрагс	КОН (1 ТР, 1 СКА)/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
27.5 (01.40)	1 Ил-4	Большаков	ок	13 м сев. о. Осмуссар	КОН (3 ТР, 4 СКР)/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
27.5 (01.59)	1 А-20	Гелтнер	ок	7 м сев. м. Колкарагс	ОТР/ герм. ТР «Ингеборг»	1 АН	+ ТР 7000/+ ТР «Ингеборг» 895 брт	
3.6 (01.25)	1 А-20	Евграфов	ок	13 м с-в м-ка Мерсрагс	ОТР/?	1 АН	не наблюдал	
3.6 (01.55)	1 А-20	Борисов	ок	13 м ю-з м-ка Уте	ОТР/?	1 АН	промах	
4.6 (01.05)	1 А-20	Клиацов	ок	6 м с-в о. Осмуссар	ОТР/?	1 АН	зарылась в грунт	
4.6 (01.15)	1 Ил-4	Досов	ок	13 с-з о. Осмуссар	ОТР/?	1 АН	затонула	
4.6 (01.48)	1 Ил-4	Большаков	ок	зап. о. Эзель	ОТР/?	1 АН	+ ТР 7000/промах	
4.6 (00.55)	1 А-20	Волков	ок	Ирбенский прол. кадр 0644-04/828 Кортальс-144-145	?/ ТР «А. Кристоферсен», СКР-314	1 АН	промах	+ 1 А-20 (Волков)
5.6 (01.10)	1 А-20	Тарасов	ок	21 м зап. м-ка Овизи	КОН (2 ТР, 3 СКР)/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
5.6 (01.17)	1 Ил-4	Николаенко	ок	5 м ю-в м-ка Юссаре	ОТР/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
6.6 (01.26)	1 А-20	Смольников	ок	23 м с-з м-ка Тахуна	КОН (1 ТР, 2 СКР)/СКР «V 317»	1 АН	+ ТР 3000/промах	
14.6 (02.02)	1 А-20	Шишков	ок	15 м с-з м-ка Тахуна	ОТР/ герм. МЗ «Линц»	1 АН	+ ТР 1500/промах	
15.6 (01.22)	1 А-20	Смольников	ок	8 м с-в м-ка Мерсрагс	ОТР/?	1 АН	+ ТР 2000/промах	
18.6 (00.45)	1 А-20	Гелтнер	ок	8 м с-з м-ка Мерсрагс	ОТР/ герм. ТР «Фортуна»	1 АН	+ ТР 6000/промах	
19.6 (00.41)	1 А-20	Борисов	ок	15 м ю-в м-ка Мерсрагс	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ герм. ТР «Нептун», SAT «Хелене»	1 АН	+ ТР 3000/промах	
20.6 (00.53)	1 А-20	Шишков	ок	10 м с-в м. Колкарагс	ОТР/ герм. кабогажный ТР «Антилопе» и ТР «М. Борнхофен»	1 АН	промах	
20.6 (00.58)	1 А-20	Турбин	ок	22 м с-з м-ка Тахуна герм. — 59.15/22.24	ОТР/ герм. ТР «Ландзее»	1 АН	промах	
22.6 (01.00)	1 А-20	Евграфов	ок	9 м юж. м. Сырве	ОТР/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
22.6 (01.02)	1 А-20	Смольников	ок	39 м сев. м. Ристна	КОН (2 ТР, 4 СКР)/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
22.6 (?)	1 А-20	Гожев	ок	р-н Таллина	?	1 АН	+ ТР 3000/промах	+ 1 А-20 при посадке

Дата (время)	Число и тип сам.*	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
23.6 (00.32)	1 А-20 (топ; 51 ап)	Николаенко	ок	Палдиски	ТР/ герм. МЗ «Эльзас»	2 ФАБ-250	+ ТР 3000/ промах	
23.6 (01.00)	1 А-20 (топ; 51 ап)	Пономаренко	ок	Палдиски	ЭМ/ герм. ЭМ «Z 39»	2 ФАБ-250	+ ЭМ/ = ЭМ «Z 39»	
23.6 (01.09)	1 А-20 (топ; 51 ап)	Меркулов	ок	Палдиски	СЗ/ герм. МЗ «Эльзас»	2 ФАБ-250	+ СЗ/ промах	
30.6 (00.31)	1 А-20 (топ; 51 ап)	Михайлов	ок	юж. о. Осмуссар 59.07/23.25	ОТР (ТН 2000 т)/?	2 ФАБ-250	промах	
30.6 (00.55)	1 А-20 (51 ап)	Захаров	ок	17 м зап. Виндавы	ОТР/ герм. ТР «Фила» (Phila)	1 АН	промах	
30.6 (00.55)	1 А-20	Гептнер	ок	14 м ю-в Ханко	ОТР/?	1 АН	промах	

3.5. Второе полугодие 1944 г.

Вторая половина 44-го в памяти многих сохранилась как время великих событий, когда всем чувствовалось, что каждый новый день неотвратимо приближает нас к победе над ненавистным фашизмом. Последние события ярко об этом свидетельствовали: поражение финских войск на Карельском перешейке, обрушение стратегического фронта немцев в Белоруссии, наконец, высадка союзников в Нормандии со всей очевидностью говорила, что в истории гитлеровского Третьего рейха начался обратный отсчет. Конечно же, это отнюдь не означало, что воевать стало легче. Напротив, предчувствуя скорый финал, противник стал сражаться еще ожесточенней, а воинского мастерства немцам было и раньше не занимать. Только отвага и мастерство, проявленные с нашей стороны, могли создать условия, при которых борьба с противником становилась успешной. В полной мере это относилось и к боевым действиям на немецких коммуникациях на Балтике.

Хотя советские войска, наступавшие из Белоруссии, с каждым днем сокращали расстояние, отделявшее их от Балтийского моря, сама обстановка на морском театре к началу июля оставалась неизменной. Невидимый фронт, обозначенный линиями дозоров и минных полей, все еще проходил по восточной части Финского залива, и единственной силой, действовавшей по тылам врага, являлась морская авиация. Входивший в состав 8-й мтад 12-й глбап и четыре полка штурмовиков из состава 9-й и 11-й шад действовали восточнее линии Котка — бухта Кунда, сосредоточив свое внимание на дозорных силах противника в Нарвском заливе, у островов Бьеркского архипелага и Выборгского залива. В результате

серии ударов, начавшихся еще в марте, морским летчикам удалось серьезно потрепать их, но не уничтожить. За пределами линии дозоров противник продолжал осуществлять довольно активные транспортные перевозки.

В первую половину июля единственным тактическим методом действий МТА за пределами Финского залива продолжало оставаться крейсерство одиночных торпедоносцев и топмачтовиков. Атаки проводились в ночное время, которое в этот период времени года лишь условно можно было считать темным. Успешность этих полетов продолжала оставаться на весьма низком уровне — противник легко обнаруживал машины еще до выхода в атаку и встречал их плотным огнем.

Взлетает торпедоносец А-20 51-го мтап (фото из архива О.А. Белайчука)



Деятельность торпедоносцев и топмачтовиков МТА КБФ во 2-м полугодии 1944 г. (по кораблям и судам в открытом море)

Месяц	Число сам., МТА ВВС КБФ на 1-е число месяца А-20+Ил-4	Число с/в у-вр+со	Самолето/ атак	Общий расход торпед/ по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Потери А-20+Ил-4
7.44	44+10	17+95	66	54/47	+ 11 ТР, 4 СКР, 2 ТЩ, = 2 ТР	+ 1 ТР, 1 ПЛБ, 1 КАТЩ	10+0
8.44	47+9	71+26	73	46/44	+ 9 ТР, 1 СКР, 4 ПЛ, = 3 ТР	+ 1 торпедолов	8+1
9.44	40+8	78+124	107	53/44	+ 30 ТР, 3 СКР, 1 ТЩ, = 4 ТР, 1 ММ, 1 СКР	+ 2 ТР, 1 ММ, = 3 ТР	19+0
10.44	48+7	36+175	59	38/38	+ 32 ТР, 3 СКР, 1 ТЩ, 1 бук., 1 баржа, = 2 ТР	+ 2 ТР, = 1 ТР	11+0
11.44	51+3	27+50	19	6/6	+ 3 ТР, 3 ММ, 1 БДБ, = 1 СКР, 1 БДБ	-	1+0
12.44	47+4	32+54	16	11/11	+ 6 ТР, 2 СКР, 1 ТЩ, = 1 ТР	+ 1 СКР	4+0
Итого	46,2+6,8 (средн.)	261+524	340	208/190	+ 91 ТР, 3 ММ, 4 ПЛ, 13 СКР, 5 ТЩ, 1 БДБ, 1 бук., 1 баржа, = 12 ТР, 1 ММ, 2 СКР, 1 БДБ	+ 5 ТР, 1 ММ, 1 ПЛБ, 1 торпедолов, 1 СКР, 1 КАТЩ, = 4 ТР	53+1

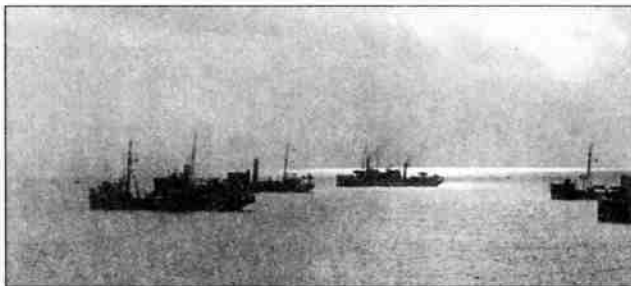
«1 июля 1944 г. сторожевик «V 313», — пишет В. Кортальс, — находился в точке 57°42,4'N/ 22°4,0'O. При зеркально гладком состоянии моря в 00.47 была объявлена воздушная тревога. Ночь к этому времени была ясной, благоприятной для русских самолетов, беспокоящих германские конвои.

В 00.48 машина была опознана. Речь шла о торпедоносце «Бостон», который атаковал «V 313» с высоты около 50 м. Орудия были приготовлены, но из-за ограниченного боезапаса слишком рано огонь решили не открывать. Пилот «Бостона» расценил это неправильно и подлетел очень близко к своей цели. По-видимому, он считал, что момент ему благоприятствовал ввиду неожиданности нападения. Самолет сбросил торпеду и открыл огонь из бортового оружия.

Наконец, с мостика было разрешено открыть огонь. Уже оба первых выстрела из 88-мм орудия легли так хорошо, что часть кабины отлетела, 20-мм зажигательные снаряды подожгли «Бостон», который огненным мячом упал в море. На мостике стало тихо. Командир удерживал пузырьковый след в поле зрения, небольшими переложениями руля ему удалось увернуться от смертельно опасной торпеды. Потерь в экипаже не было».

Так закончил свой боевой путь один из способнейших летчиков 1-го гмтап Эрик Гептнер. На свою беду, он попытался атаковать сторожевик в Ирбенском проливе, специально выделенный для действий в качестве ловушки для самолетов. Той же ночью при попытке атаковать дозорные корабли в Нарвской бухте погиб майор Виноградов из 51-го мтап. Скорбный список авиаторов, сбитых огнем кораблей в одиночных атаках, продолжали ст. лейтенант Беков (6 июля), лейтенанты Захаров и Борисов (оба в ночь на 13 июля), командир 3-й эскадрильи 51-го мтап капитан Михайлов (15 июля). Общие потери двух полков за первую половину месяца составили девять машин и восемь экипажей, причем семь самолетов с экипажами числились пропавшими без вести. Не зная истинных причин потерь, командование решило, что всему виной истребители противника, которые благодаря хорошей видимости могли действовать без существенных ограничений и в темное время. Торпедоносцы следовало обеспечить истребительным прикрытием, но поскольку на два минно-торпедных полка в 8-й дивизии имелся лишь один истребительный полк, прикрыть одиночные самолеты достаточным количеством Як-9 вряд ли бы удалось. «Бостоны» тоже стали объединять в группы — сначала парами, затем и тройками, и четверками. Полеты с истребительным эскортом давали возможность торпедоносцам свободно летать не только ночью, но и днем. Дальности полетов Як-9Д, которыми был полностью перевооружен 21-й иап, хватало, чтобы сопровождать охотники в пределах Финского залива либо эскортировать их над территорией Эстонии до выхода в Рижский залив. Само крейсерство над Балтийским морем осуществлялось без прикрытия, но и шанс встретить здесь вражеские перехватчики был крайне мал. Для возвращения группе «охотников» указывались время и место рандеву, где их ждали встречающие истребители. Хотя, как мы знаем, самолеты Люфтваффе в тот период не являлись причиной потерь торпедоносцев, новая тактика сразу же дала положительный результат именно потому, что мероприятия, осуществленные противником, не были рассчитаны на отражение наших групповых атак.

Первые дневные групповые вылеты пришлось на 15 июля. Успех последовал сразу же. Во второй половине дня на охоту вылетело три пары «Бостонов» 51-го полка (каждую пару прикрывало по четыре Як-9), каждая из которых доложила об успешной атаке. Подтвердилось лишь последнее донесение. Торпедоносцы капитана Сафронова и мл. лейтенанта Васильева в 17.40 в 10 милях севернее маяка Акменрагс атаковали транспорт «Хохзее» и «Таурооген», совершавшие парный переход. Летчики зашли с одного направления строем пеленга на более крупный «Хохзее» (2245 брт) и сбросили торпеды с небольшой дистанции. От первой судно удалось уклониться, но вторая попала прямо в середину. Согласно наблюдениям



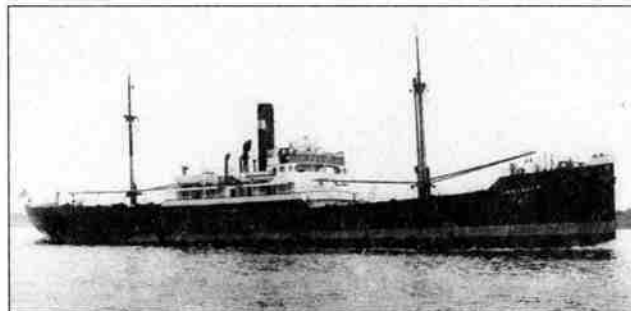
Немецкий конвой, охраняемый сторожевыми кораблями (бывшие рыболовные траулеры) в Балтийском море, 1944 г.

авиаторов, транспорт переломился пополам и через 1,5–2 минуты затонул. На самом деле агония парохода заняла большее время. «Таурооген» даже попытался отбуксировать судно ближе к берегу, но в конце концов оно все же затонуло. Пропало без вести четыре немецких моряка.

Крейсерство на вражеских коммуникациях было не единственным видом деятельности минно-торпедных полков. Кроме минных постановок, о которых мы расскажем отдельно, наносились удары и по кораблям на якорных стоянках, и по дозорным силам в Нарвском заливе.

В ночь на 1 июля тройка топмачтовиков вылетела для атаки судов, сосредоточившихся в заливе Копли-лахт (Купеческой гавани) близ Таллина. Днем воздушная разведка показала присутствие там плавбазы, транспорта и скопления торпедных катеров. По мнению летчиков, удар получился удачным — несмотря на сильный огонь зенитной артиллерии, им удалось добиться попадания двух ФАБ-250 в плавбазу торпедных катеров, одной ФАБ-500 в транспорт и двух ФАБ-500 в скопление катеров. Немецкие документы говорят, что удару подверглись стоявшие на рейде минные заградители «Бруммер» и «Линц». Благодаря мощной огневой завесе топмачтовикам не удалось достигнуть дистанции, необходимой для попадания, и все бомбы взорвались с недолетом. После этого удара германское командование перевело заградители в финские шхеры.

Утром 5 июля воздушная разведка обнаружила вражеский «конвой» в западной части Нарвского залива. Для его разгрома силами 51-го мтап было совершено несколько ударов небольшими группами торпедоносцев и топмачтовиков. Первый из них пришелся по сторожевому кораблю «V 1705», который входил в состав дозорной группы и еще вечером предыдущих суток лишился хода в результате аварии. Для его буксировки из Таллина вышел буксир «Полип» и сторожевой катер «ОРе 15», прикрытые обеспечивал сторожевой корабль «V 307». Группу атаковала пара А-20Ж, пилотируемых майором Пономаренко и лейтенантом Шилкиным. Хотя прямых попаданий бомб добиться не удалось, аварийный сторожевик пострадал от пулеметного обстрела. Три моряка получили ране-



Немецкий транспорт «Хохзее», потопленный торпедоносцем Васильева 15.7.1944.

Движение самолетов в 1-м гмтап во 2-й половине 1944 г.

Месяц	В наличии на 1-е число А-20+Ил-4	Поступление* А-20+Ил-4	Потери боевые/эксплуатационные А-20+Ил-4	Отвод А-20+Ил-4
7.44	15+10	26+0	3+1/-	15+0
8.44	23+9	14+0	10+1/2+0	2+0
9.44	24+8	16+0	15+0/0+1	6+0
10.44	19+7	8+0	4+1/-	1+3
11.44	22+3	3+1	-/-	4+0
12.44	20+4	0+6	2+0/1+1	2+0
1944	20,5+6,8 (средн.)	67+7	34+3/3+2	30+3

Примечание: * Значительная часть поступлений осуществлялась не из внешних источников, а путем передачи самолетов из 51-го мтап. Кроме того, 12 августа в полк поступили два бомбардировщика типа В-25, которые в следующем месяце переданы в 15-й оран ВВС КБФ. В боевых вылетах в составе 1-го гмтап эти самолеты участия не принимали.

Движение самолетов в 51-м мтап во 2-й половине 1944 г.

Месяц	В наличии на 1-е число	Поступление*	Потери боевые/эксплуатационные	Отвод
7.44	29	19	12/1	11
8.44	24	4	0/1	11
9.44	16	29	4/2	10
10.44	29	25	9/-	16
11.44	29	6	1/1	6
12.44	27	19	10/1	9
1944	25,7 (средн.)	102	36/6	63

ния, причем два — тяжелые. Вылетевшие спустя два с половиной часа торпедоносцы, возможно, и добились бы поврежденный траулер, но их внимание привлекли силы дозора, включившие шесть тральщиков и четыре сторожевых корабля. Огневой мощи этого отряда было вполне достаточно, чтобы сбить все три торпедоносца, но на практике получилось иначе. Хотя торпеды прошли мимо (летчики считали, что один сторожевик все-таки затонул), от пулеметного огня «Кольт-Браунингов» серьезно пострадал тральщик «М 14». На нем вышел из строя конденсатор правого борта, размагничивающая обмотка, в борту образовалась пробоина, один моряк был ранен. Кораблю пришлось прервать выполнение боевой задачи и уйти на ремонт в Таллин. Следующим налетом пятерки топмачтовиков в 15.15 были повреждены тральщик «М 3» и СКР «V 307». На «М 3» пострадал гироскоп, на сторожевике — один из матросов. Наконец, в 21.18 тройка А-20 атаковала в финских шхерах близ Пуккио тральщики 3-й немецкой флотилии, присланные контр-адмиралом Бёмером на помощь финскому флоту, который безуспешно пытался помешать высадке наших десантов на острова Выборгского залива. В очередной раз ситуация повторилась — топмачтовики не смогли добыть-

ся прямых попаданий бомб, но от их близких разрывов на «М 15» образовалась небольшая подводная пробоина в правом борту. Вкупе с последовавшим спустя 20 минут налетом Ил-2 на кораблях флотилии было ранено девять матросов (в т.ч. три тяжело). Результаты ударов могли быть намного большими, если бы они предварительно прорабатывались с точки зрения тактики. Оказалось, что при атаке группы топмачтовиков на один корабль прицельно могут применить оружие не более одного-двух самолетов. Остальным летчикам, опасаясь столкновения при выходе из атаки или подрыва на бомбах ведущих, приходилось сбрасывать бомбы мимо. Всего этого можно было бы избежать, если бы заходы осуществлялись с нескольких направлений и по нескольким целям, но управление в воздухе традиционно отсутствовало, а тактической подготовки ведомых хватало только на то, чтобы лететь за ведущим самолетом.

Отчасти уроки налетов 5 июля были учтены при подготовке к удару по плавбатарее «Ниобе» в порту Котка 16 июля. Об этой операции достаточно много писалось ранее, и потому мы ограничимся лишь кратким описанием подготовки и действий группы топмачтовиков 51-го мтап.

Прибытие зенитной плавбатареи «Ниобе» в Хельсинки наша воздушная разведка зафиксировала еще 8 июля. Спустя четыре дня корабль перешел в Котку, где по замыслу германского командования ему следовало усилить ПВО рейда, систематически подвергавшегося налетам нашей авиации. У нас факт прибытия корабля истолковывался совершенно иначе, тем более что опознали его неправильно. В штабе КБФ решили, что в Котку прибыл «старый знакомый» наших летчиков броненосец береговой обороны «Вяйнямейнен», охота на который велась еще со времен Советско-финляндской войны. Прибытие крупного артиллерийского корабля в Котку расценили как попытку его использования против наших сил в Выборгском заливе. Таким образом, потопление броненосца становилось и первоочередной боевой задачей, и делом чести балтийских летчиков. Что же касается путаницы с идентификацией, то ее составители «Сборника материалов по опыту боевых действий ВВС ВМФ» №5 за 1945 г. объясняли так:

«а) о существовании крейсера ПВО «Ниобе» ВВС КБФ не знали; он впервые пришел на Балтийский театр;

б) условия для аэрофотосъемки все время были неблагоприятными;



Авиация КБФ атакует немецкие тральщики в Финском заливе, 1944 г.



в) проведенная аэрофотосъемка была дешифрована неправильно: при дешифровании было упущено то обстоятельство, что на рейд Хельсинки и Котка мог прийти корабль, внешне сходный с ББО, и дешифровщики без детального анализа определили заснятый корабль по общим внешним признакам как «Вяйнэмейнен»;

Г) при визуальной разведке с самолетов отличить крейсер «Ниобе» от ББФ «Вяйнямейнен», не зная к тому же о существовании «Ниобе», было невозможно. Даже финские летчики неоднократно определяли «Ниобе» как «Вяйнямейнен». (По сообщению финских летчиков 3-го авиаполка, базировавшегося на аэродроме Котка).

Перед тем как перейти к описанию операции, необходимо сделать еще одну оговорку. И в «Сборнике материалов», и во всей последующей литературе советского периода «Ниобе» всегда классифицировался как крейсер ПВО или просто крейсер. Тем не менее в германском флоте этот корабль к крейсерам никогда не причислялся, да, собственно, и его карьера в Кригсмарине была весьма непродолжительна. Спуск корабля на воду состоялся в 1902 г. в Голландии. Тогда он назывался «Гельдерланд» и действительно являлся бронепалубным крейсером Зранга — одним из шести единиц типа «Зеландия» (водоизмещение 3512 т, скорость 19 узлов, вооружение 2 150-мм и 4 120-мм орудия; позднее — 10 120-мм орудий). Систер-шипы «Гельдерланда» отправились на слом еще в 20-е годы, но сам он остался в списках флота в качестве учебного артиллерийского корабля. В этом качестве он и стал германским трофеем в мае 1940 г. В 1941 г. немцы переименовали «Гельдерланд» в «Ниобе» и поставили на переоборудование в плавучую зенитную батарею. Корабль получил развитую систему надстроек, на которых разместились восемь одинарных 105-мм универсальных орудий, девять 40-мм автоматических «бофоров» и четыре счетверенных 20-мм автомата фирмы «Рейнметалл». Для защиты зенитчиков от обстрела и осколков вдоль борта и платформ установили фальшборт высотой 1,2 м и толщиной 84 мм (4 мм железа и 80 мм цемента). Аналогичная защита покрывала стенки рубок и палубу. Зенитная артиллерия имела современную систему управления огнем. Перео-

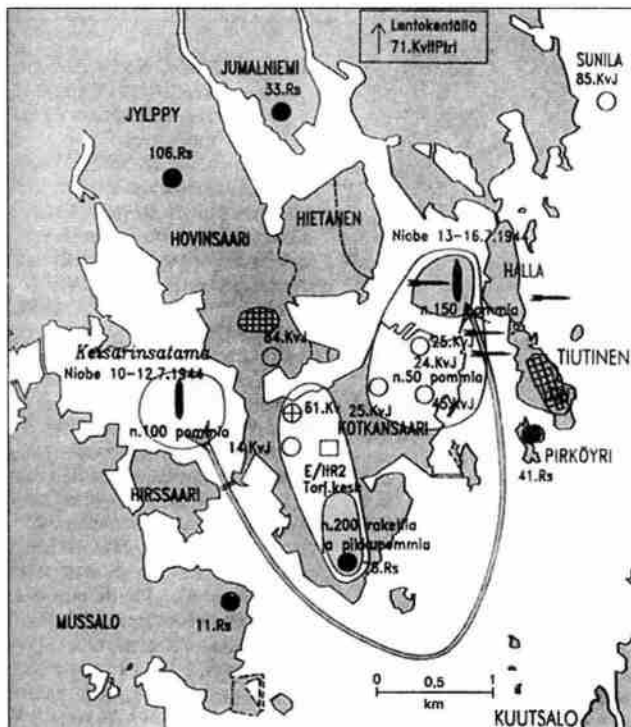
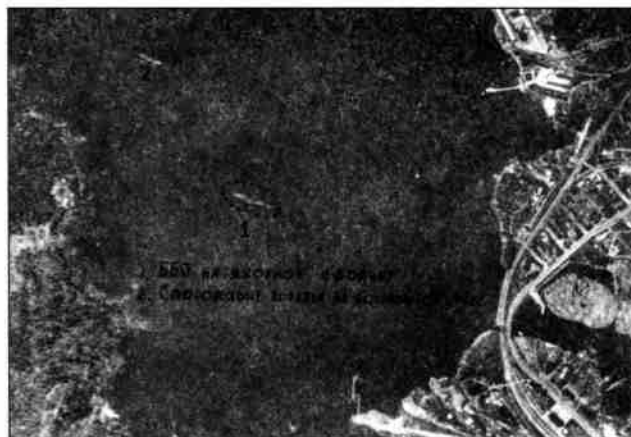


Схема стоянки плавбатарей «Ниобе» в Котке и размещения огневых позиций зенитной артиллерии



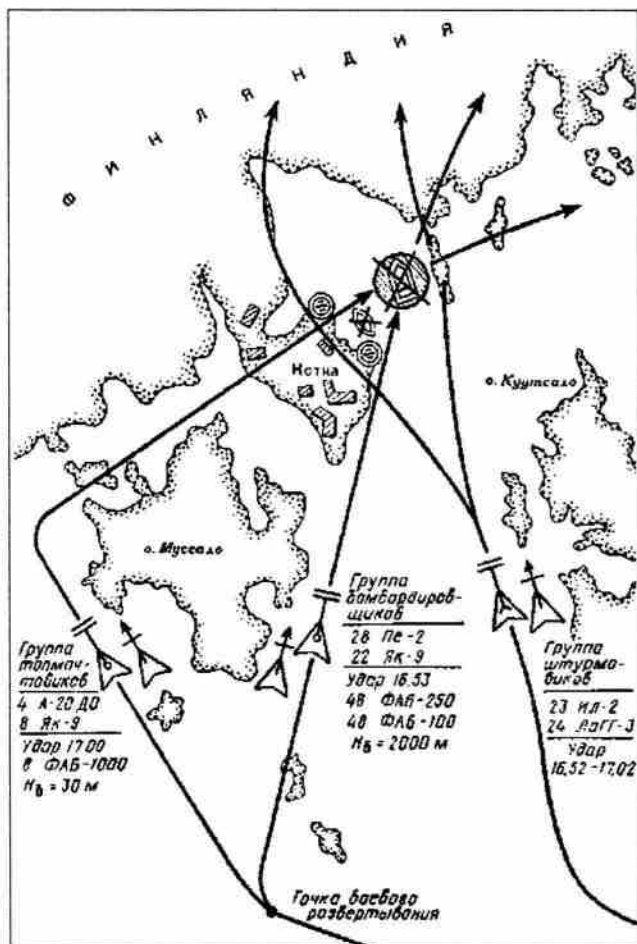
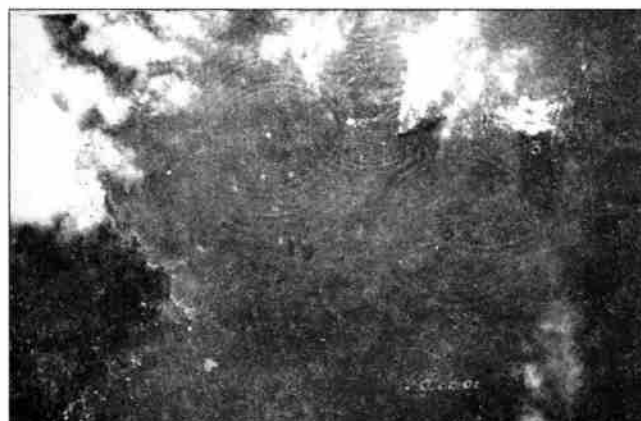


Схема замысла удара ВВС КБФ по Котке 16.7.1944

борудование затянулось, в результате чего корабль вступил в строй только 1.3.1944. Усиление ПВО Котки фактически стало для него первой серьезной боевой задачей. Таким образом, хотя «Ниобе» и не являлся по состоянию на 1944 г. крейсером, он считался весьма мощным и хорошо защищенным кораблем своего класса и в случае своего длительного участия в боевых действиях мог стать причиной многочисленных неудач и потерь нашей авиации.

Первый наспех организованный удар по «броненосцу» состоялся вечером 12 июля. 30 Пе-2 12-го гпба сбросили на корабль 45 бомб ФАБ-250 и 24 ФАБ-100. Натолкнувшись на мощную завесу огня, наши самолеты бомбили неточно и попаданий не добились. Это заставило отнестись к подготовке более продуманно. К 15 июля в штабе ВВС КБФ был разработан детальный план операции, который предусматривал использование двух ударных групп (пикирующих бомбардировщиков 12-го гпба и торпачиков 51-го мтап) и нескольких групп обеспечения: группа «выметания» истребителей противника, сопровождения ударных самолетов, демонстративного удара, подавления зенитных батарей и контроля результатов удара — всего 132 самолета (4 А-20, 28 Пе-2, 24 Ил-2, 16 Ла-5, 30 Як-9, 24 ЛаГГ-3 и 6 разведчиков Як-9).

Ударные группы пикировщиков и торпачиков, несмотря на значительную численную разницу, в плане операции играли фактически равнозначные роли. Не доверяя «пешкам», командование выделило для решения задачи двойной наряд сил. Использовать торпедоносцы не представлялось возможным



Результаты атаки «Ниобе» бомбардировщиками Пе-2 12-го гпб 16.7.1944

из-за малых глубин на рейде, большее число торпачиков — из-за опасения поражения ведомых самолетов взрывами бомб, сброшенных ведущими. Для удара выделялись четыре наиболее опытных экипажа 51-го полка — подполковника Пономаренко, капитана Тихомирова, лейтенантов Сачко и Шилкина. Каждый «Бостон» нес по две ФАБ-1000. Бомбы оснащались двумя взрывателями — АВ-87 с замедлением 7 секунд и АВ-1 с замедлением 22 секунды. Делалось это из расчета на то, что даже в случае близкого падения бомбы у борта и нес-



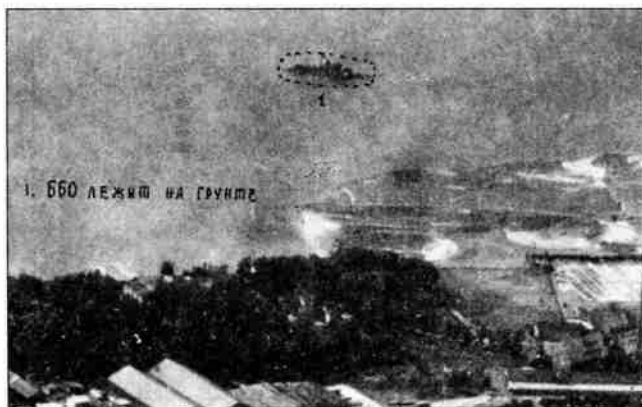
Взрыв на корабле в результате попадания бомб ФАБ-1000 с торпачиков 51-го мтап. Снимок сделан в 15.53 16.7.1944



Корабль на грунте. Снимок сделан в 20.15 16.7.1944

рабатывания первого взрывателя взрыв бомбы от второго взрывателя на дне гавани все равно нанесет повреждения подводной части корабля.

Утром 16 июля командующий ВВС КБФ генерал Самохин собрал на инструктаж всех ведущих групп, где сам поставил им задачи и произвел проработку плана. Удар топмачтовиков (время «Ч») назначался на 17.00, остальных групп — в соответствии с планом относительно этого времени. Взлет и выдвижение к цели прошли без срывов. В 16.51 штурмовики атаковали позиции береговой зенитной артиллерии. Им удалось подавить две батареи среднего и две малого калибра, развернутые вдоль боевого курса бомбардировщиков. Спустя минуту на цель зашла первая волна пикировщиков — 11 машин, ведомая командиром 12-го глбап Героем Советского Союза подполковником В.И. Раковым. Им удалось добиться двух прямых попаданий ФАБ-250, которыми, по германским данным, было уничтожено кормовое и одно из бортовых 105-мм орудий.



Полузатопленный остов «Ниобе». Снимок советского самолета-разведчика (сделан в 17.10 17.7.1944 — вверху) и финское фото (внизу)



Пилот 2-й эскадрильи 51-го мтап лейтенант П.И. Шилкин, экипаж которого погиб при потоплении плавбатарей «Ниобе»



Система управления огнем вышла из строя. На корабле начался пожар с обильным выделением дыма, который затруднил нашим летчикам дальнейшее наблюдение за целью. Несмотря на это, вторая волна Пе-2 добилась, по крайней мере, еще двух попаданий. Плавбатарей начала валиться на правый борт и фактически прекратила ведение зенитного огня. До того «Ниобе» и береговые батареи смогли повредить лишь один Пе-2 и один Ил-2.

В 17.00 над акваторией порта появились «Бостоны». «По докладу экипажей, ББО, к моменту атаки стоял с креном 35—40 градусов в полузатонувшем состоянии», — значилось в отчете 51-го полка. Приняв во внимание это обстоятельство, а также не желая подвергать себя риску воздействия взрывной волны от бомб пары Пономаренко, ведущий второй пары капитан Тихомиров выбрал себе в качестве цели стоявший на рейде транспорт в 6000—8000 т, оказавшийся голландским пароходом «Рийн» (1969 брт). Согласно донесению, от попаданий тяжелых авиабомб транспорт переломился пополам и затонул, но противник утверждает, что бомбы пролетели в 20 м над судном и взорвались, не причинив вреда. Нет никакого тонущего транспорта и на снимках, сделанных самолетами-разведчиками. Ведомый Тихомирова лейтенант Сачко не понял смысла этого маневра и решил атаковать «броненосец» самостоятельно. Один за другим Пономаренко, Шилкин и Сачко зашли на агонизирующий корабль. По наблюдению экипажей и истребителей сопровождения, в цель попали обе бомбы, сброшенные с самолета Пономаренко и одна Сачко. Немцы подтверждают два попадания «торпедными бомбами», которые, впрочем, уже не имели принципиального значения. Корабль продолжал погружаться и



Летчики балтийской минно-торпедной авиации, удостоенные звания Героя Советского Союза указом от 22.7.1944 (сверху вниз): штурман эскадрильи 1-го гмтап капитан Бажанов Григорий Сергеевич; флаг-штурман 1-го гмтап майор Котов Никита Дмитриевич; штурман эскадрильи 1-го гмтап капитан Кошелев Петр Львович; пилот 2-й эскадрильи 51-го мтап лейтенант Сачко Иосиф Кузьмич (фото из архива О.А. Белайчука)

вскоре лег на грунт. К этому моменту его крен достиг примерно 45 градусов, а верхняя палуба оказалась полностью под водой. Опасаясь опрокидывания, командир плавбатарей в 17.08 отдал приказ экипажу покинуть «Ниобе». Потери немцев составили 63 убитых и пропавших без вести и 83 раненых (в т.ч. 12 тяжело) из 321 члена экипажа. В число тяжелораненых вошел командир и два офицера. К сожалению, не обошлось без потерь и у нас. Уже после бомбометания «Бостон» Шилкина получил прямое попадание зенитного снаряда с тральщика «М 29» и взорвался в воздухе.

Других потерь в ходе этого, одного из крупнейших ударов нашей морской авиации в ходе войны не имелось. Таким образом, «Ниобе» не только не смог защитить рейд Котки от налетов, но и сам стал их жертвой в самом начале своей боевой карьеры. Он не только не сбил ни одного советского самолета, но и окупил расходов на свое переоборудование, но и своей гибелью произвел весьма удручающее впечатление на немецкое и финское военно-морское командование. Для нас потопление «броненосца» стало поводом для ликования и щедрого награждения летчиков. Указом от 22 июля Пономаренко, Тихомиров и Сачко были удостоены звания Героя Советского Союза. Кроме того, в этом же указе значилось еще семь летчиков и штурманов из 1-го гвардейского авиаполка: капитан Бажаков Г.С. (штурман эскадрильи), подполковник Борзов И.И. (командир полка), лейтенант Иванов Н.Д. (штурман звена), майор Котов Н.Д. (флагштурман полка), капитан Кошелев П.Л. (штурман эскадрильи), ст. л-т Пресняков А.В. (заместитель командира 1-й эскадрильи), ст. л-т Чванов В.Т. (штурман эскадрильи). Другого такого указа по количеству награжденных история балтийской минно-торпедной авиации не знала. Хотя спустя пару месяцев выяснилось, что жертвой удара стал отнюдь не злосчастный броненосец, при более здравом взгляде становится очевидным, что переживать по этому поводу не стоит. Вряд ли, оказавшись на месте «Ниобе» настоящий «Вяйн-мейнен», ему удалось бы уцелеть, а уж боевая ценность зенитной плавбатарей для противника в то время была намного большей.

Продолжались вылеты на коммуникации. 21 июля впервые торпедоносцы 51-го мтап вылетели на выполнение боевого задания четвертом. В Рижском заливе у острова Рухну они обнаружили небольшой конвой, но результативно атаковать его не удалось. Ведущий группы капитан Сафронов решил напасть с ходу, явно не выдержав высоту торпедометания. В результате две торпеды «не пошли», одна зарылась в грунт, а от последней суда без труда уклонились. Гораздо трудней пришлось транспорту «Хайдельберг», который утром следующих суток подвергся атаке четверки торпедоносцев 1-го авиаполка. Он избежал попадания чудом — три торпеды прошли в 5–10 м за кормой и одна в 1–2 м перед носом. Германское командование продолжило наращивание своих сил в Ирбенском проливе, прислав сюда тяжелые плавбатарей 21-й, а затем и 13-й десантных флотилий. Начиная с августа существенно расширились масштабы конвоирования. Теперь им стали обеспечиваться все войсковые транспорты и суда, привлеченные к перевозке раненных, число которых в войсках группы армий «Север» постоянно увеличивалось.

Следующий бой состоялся спустя два дня. «Напротив, почти невероятную ситуацию пережила легкая плавбатарея «Принцесса Беатрикс» с конвоем 24 июля 1944 г. «Беатрикс» также числилась в 3-й флотилии (плавбатарея была оперативно подчинена 3-й флотилии СКР. — прим. М.М.). В конвой входили пароходы «Фила» и «Нереус», шедшие из Риги и конвоируемые легкой плавбатареей, которая располагалась несколько сзади между обоими судами.

Четыре самолета уже некоторое время обыскивали этот район моря. Они искали выгодные цели для своих торпед и вскоре обнаружили созданный конвой.

Плавбатарея «Беатрикс» открыла огонь с большого удаления, но самолеты не свернули со своего курса. Они летели на

конвой с повышенной скоростью, сильно стреляя из своего бортового оружия. Целью торпед, которые были сброшены на самом малом удалении, был пароход «Нереус», маневр уклонения уже был невозможен.

В то время как одна торпеда пропала из вида, другие выскочили из воды и по высокой дуге пролетели над носовой частью «Нереуса», причем были поломаны часть вант и передняя мачта. Такого моряки в прошедшие годы еще не переживали. Речь шла о торпедо или рикошетирующих бомбах, которые создали американцы? Времени, чтобы обдумать это, не было, так как оба других самолета атаковали плавбатарею «Беатрикс» и пароход «Фила». Один из самолетов сбросил торпеду, которая была, однако, установлена слишком глубоко, чтобы быть действенной, и прошла под пароходом.

Массированный оборонительный огонь был направлен на последние самолеты. Один из них был поражен в фюзеляж и тотчас загорелся. Они улетели, но не на восток, а собирались для следующей атаки.

В этот раз они сбросили бомбы, которые, однако, не причинили судам никаких повреждений. В атаке принял участие также и горящий самолет, что решило его судьбу. Снова гранаты легли в фюзеляж. Принужденная к вынужденному сбросу бомб, машина еще раз перелетела над пароходом «Фила», сильно стреляя при этом из бортового оружия, чтобы на удалении 400 м упасть в воду как горящий факел.

На плавбатарею «Беатрикс» от обстрела из бортового оружия возникли некоторые повреждения. Был подорван спасательный катер, стойки шлюпбалок были полностью разрушены, так что в случае необходимости спасательный катер нельзя было бы спустить на воду. Кроме этого, у переднего орудия возникла деформация ствола, которая была вызвана разрывом снаряда в стволе. Орудие стало непригодно, ствол требовалось заменить.

Прыгающие торпеды озаботили штаб 9-й дивизии охраны: «К боевому донесению легкой плавбатарей «Беатрикс» от 24.7.44:

Речь в полученных из различных источников донесениях о прыгающих сбрасываемых боевых частях идет о бомбах с временным замедлителем, которые должны детонировать под атакованными судами. По имеющимся данным, с низкого полета, с высоты 30 м, сбрасываются бомбы американского типа таким образом, чтобы они взрывались прямо под килем, так называемое «Skip bombing»!»

Это известие через командование 3-й флотилии было доведено до сведения командиров».

К настоящему описанию следует добавить, что конвой атаковала четверка «Бостонов» (два торпедоносца и два топмачтовика) 51-го полка, ведомая капитаном Тихомировым. В связи с тем, что «Нереус» имел всего 648 брт тоннажа, летчики посчитали, что конвой состоит из транспорта и двух сторожевиков. Пилоты «Бостонов» сами выбирали себе цели для атаки. Первым атаковал лейтенант Сачко, бомбы которого перелетели через «Нереус». Ст. лейтенант Филимонов безуспешно атаковал один из «сторожевиков», торпеда Карабасова прошла под транспортом. Отчасти неудача нападения объяснялась тем, что атакующим не удалось нейтрализовать плавбатарею, а торпедное оружие отказало. Это тем более обидно, поскольку торпедоносцы сбросили торпеды с дистанции 500–600 м, и в случае их нормальной работы от такого удара врагу не удалось бы уклониться. Тихомиров решил бомбить с двух заходов, так, как это обычно делалось при налетах на сухопутные объекты. На первом он обеспечивал пулеметным огнем атаку Карабасова, на втором — штурмовал «Беатрикс». Свои бомбы он так и не сбросил, что наводит на мысль о повреждении сбрасывающего оборудования вражеским огнем. За 35 дней участия в боевых действиях Иван Тихомиров успел принять участие в разрушении Свирской ГРЭС, потоплении зенитной плавбатарей «Ниобе», заслужить звание Героя Советского Союза и погибнуть. Увы, но столь стремительная и трагичная бо-

евая карьера оказалась весьма символичной для балтийских летчиков периода конца войны.

25-го состоялся первый в истории балтийской минно-торпедной авиации групповой удар на основе данных, полученных от самолета-разведчика. Утром от одного из пролетевшего над устьем Финского залива Пе-2 поступило сообщение о группе транспортов северо-западнее порта Палдиски. На формирование ударной группы и подъем ее в воздух ушло более четырех часов. Несмотря на столь большую задержку, конвой удалось обнаружить в море. Правда, не исключено, что речь шла о совсем других судах, поскольку, по сообщению разведчика, в Палдиски шла группа транспортов, а ударная группа обнаружила конвой, состоявший из двух пароходов и двух сторожевиков. Командир каравана оказался «стреляным воробьем» — сразу после обнаружения торпедоносцев он приказал судам лечь в циркуляцию, а сам на сторожевике «V 303» устремился навстречу самолетам, не забыв открыть при этом сильный и точный огонь. Ведущий группы лейтенант Сквирский не придумал ничего лучше, чем атаковать всеми тремя А-20 с ходу, с одного направления. Вырвавшийся первым, топмачтовик мл. лейтенанта Контаровского был сбит зенитками и рухнул в море. Сквирский с дистанции 700 м сбросил торпеду, от которой суда без труда уклонились. Его ведомый и вовсе не стал атаковать, справедливо считая, что в тех условиях его атака успехом не увенчается. И все-таки именно в этот день был одержан очередной успех. Вылетевший на «свободную охоту» топмачтовик ст. лейтенанта Николаенко обнаружил в шхерах Порккала-Удд стоявший у берега тральщик и внезапной атакой потопил его. Наверное, пилот сильно удивился бы, если бы узнал, что своими бомбами он отправил на дно не один, а два рядом стоявших корабля — финскую плавбазу «Вильппула» (быв. русский тральщик «Защитник» постройки 1917 г.) и катер-тральщик (быв. катер береговой охраны) «Меркуриус». Общие потери финнов составили 5 человек.

Последний в июле бой состоялся 26-го, когда группа из четырех торпедоносцев, лидеруемая Пресняковым, безуспешно атаковала в Ирбенском проливе большой конвой, прикрывавшийся одним сторожевиком. Как и в предыдущих случаях, основными причинами неудачи следовало считать потерю внезапности, отсутствие группы подавления зенитного огня (все четыре самолета несли торпеды, поскольку в 1-м гмтап подготовленных топмачтовиков тогда не было) и попытку атаковать с одного направления.

Резким контрастом с результатами действий топмачтовиков и торпедоносцев являлись достижения постановщиков мин. На сегодняшний день не удалось выявить ни одного корабля или судна, которое подорвалось бы на mine в летние месяцы. Это тем более обидно, если учесть, что только в июле и августе для постановки мин полки совершили 124 вылета и потеряли пять машин с экипажами. Основные усилия по-прежнему сосредотачивались на минировании таллинской бухты. Кроме того, в июле наши самолеты минировали Котку, а в августе — шхерные фарватеры в районе Ханко. Между 15 и 26 июля 51 мина упала у устья Западной Двины. Этот неожиданный перенос усилий на тыловой район, как ни странно, не принес успеха. Еще раньше встревоженное действиями торпедоносцев (напомним, что многие из них классифицировались как постановщики мин) германское командование перевело часть сил флотилии береговой охраны «Остланд» в Ригу и установило у порта базовый дозор. В условиях белых ночей немецкие ко-



Финские корабли, потопленные в результате топмачтовой атаки старшего лейтенанта Николаенко: плавбаза (бывший тральщик) «Вильппула» (вверху) и катер-тральщик «Меркуриус» (внизу)

рабли и катера сравнительно легко засекали места падения мин, а их траление не составляло труда в связи с малыми установками приборов срочности (до 3 суток) и кратности (не более 5 импульсов). Последнее, как и раньше, объяснялось надеждой на скорое освобождение Прибалтики и нежеланием тралить свои же мины. Не желая создавать затруднения для себя, мы не создавали их и для противника. Что же касается потерь минных заградителей, то почти все они имели причинной базовую зенитную артиллерию, для которой не составляло существенного труда сбить в сумерках летящий на высоте 600—800 м самолет.

Впору подвести итоги июля — воистину переломного месяца в боевой деятельности балтийской минно-торпедной авиации. Что же он показал? Во-первых, успехи стали регулярными. В течение месяца МТА удалось потопить зенитную плавбатарейку, транспорт, плавбазу и катер-тральщик. Ряд небольших боевых кораблей получил повреждения от осколков бомб и пулеметного обстрела. Весьма примечательно, что все эти успехи оказались на счету авиаторов 51-го полка, которые только начали боевую карьеру, но по внедрению передовых тактических методов явно опережали своих гвардейских коллег. Тем не менее нельзя обойти молчанием тот факт, что все эти успехи сопровождались беспрецедентным повышением уровня потерь. В течение месяца от всех причин погибли 17 самолетов и 15 экипажей (в т.ч. два командира эскадрилий), что составляло примерно треть

Изменение темпов потерь МТА КБФ во 2-м полугодии 1944 г.

	1943	1-я половина	7.44	8.44	9.44	10.44	11.44	12.44	2-я пол.
	(среднемес.)	(среднемес.)							(среднемес.)
число с/в	76,8	86,7	232	128	232	227	90	169	179,7
боевые потери сам.	0,58	2,7	15	10	19	15	1	12	12
с/в на одну боевую потерю	131,7	32,1	15,5	12,8	12,2	15,1	90	14,1	15



Командир 51-го мтап с 31.7.1944 майор Ф.А. Ситяков. Трагически погиб 29.9.1944

списочного состава полков. Между частями эта цифра распределялась неравномерно: 1-й гмтап лишился четырех самолетов и экипажей, а остальное приходилось на долю 51-го полка. Такой боевой дебют не мог не оставить тяжелого осадка. В июльском отчете этой части отмечалось:

«В тех случаях, когда атакованные транспорты шли под эскортом сторожевых кораблей или тральщиков, неминуемы были потери или повреждения от зенитной артиллерии противника.»

Мероприятия: Все потери разобраны с летным составом. Экипажам даны указания: при одиночных крейсерских полетах транспорта, идущие при боевом эскorte, при явной на то необходимости (по смыслу: при отсутствии явной на то необходимости. — прим. М.М.) — не атаковать. При групповых атаках задача топмачтовиков, имеющих 6 носовых пулеметов «Кольт-Браунинг» пулеметным огнем и бомбами подавлять зенитную артиллерию кораблей эскорта — обеспечивать атаку торпедоносцев. Заходы строить с разных направлений, что будет рассредоточивать огонь.»

Так зарождалась тактика «2+2», вскоре ставшая основной на весь оставшийся до конца войны период. Командование же ВВС флота отреагировало на ситуацию жестко. Командир 51-го мтап В.М. Кузнецов, как не справившийся с командованием частью и допустивший большие потери, был назначен с понижением на должность помощника командира 1-го гмтап «на стажировку». Сюда же, правда на равнозначные должности, перевели 12 экипажей — весь оставшийся в строю летный состав

51-го мтап. Новым командиром этой части стал бывший помощник Борзова, а в недалеком прошлом летчик-тихоокеанец майор Ф.А. Ситяков. Ему предстояло фактически сформировать полк заново. Его помощником вместо ушедшего на учебу Пономаренко стал другой тихоокеанец — И.Ф. Орленко.

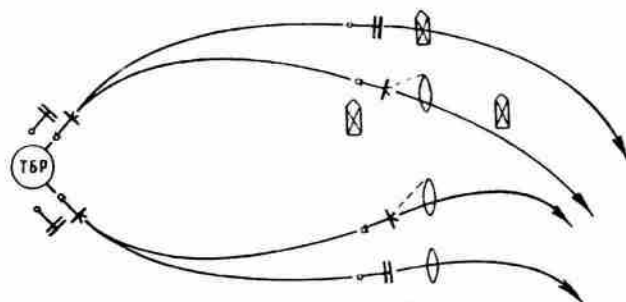
Первая неделя августа ознаменовалась вынужденным перерывом в наступлении на коммуникации противника. Связано это было с изменением общей оперативной обстановки на Балтийском театре в результате успешного наступления наших войск в Белоруссии и Литве. Сложилась интереснейшая ситуация: северное крыло советско-германского фронта на несколько сотен километров — от Таллина до Восточной Пруссии — вытянулось параллельно берегу моря. Теоретически на любом участке этот фронт мог быть прорван, что грозило немецкой группе армий «Север» потерей сухопутной связи с Рейхом, изоляцией и уничтожением. Несмотря на это, Гитлер запретил тогда оставление Прибалтики. Некоторое время немецким соединениям, постоянно снабжавшимся боеприпасами и маршевым пополнением по морю, удавалось сдерживать натиск истощенных длительным наступлением советских войск, но 31 июля в районе Тукумса (западнее Риги) мы прорвались к берегу Рижского залива. Правда, в ходе боев 20—21 августа противнику при поддержке группы крупных надводных кораблей удалось ликвидировать этот коридор и восстановить сухопутное сообщение, но лишь для того, чтобы начать эвакуацию тылов.

Эти территориальные изменения создавали исключительно выгодные условия для действий на вражеских коммуникациях силами ВВС КБФ. Базируясь на литовские аэродромы, они могли воздействовать на всю трассу Готенхафен — Рига начиная с района южнее Мемеля, а также на трассу Готенхафен — Таллин на ее среднем участке. Расстояние до вражеских коммуникаций на любом направлении находилось в пределах 320—410 км, участок от Мемеля до Риги имел протяженность примерно 230 миль и проходил по торговым судам примерно за сутки. Все это позволяло организовать по конвоям мощные удары, основанные на данных воздушной разведки.

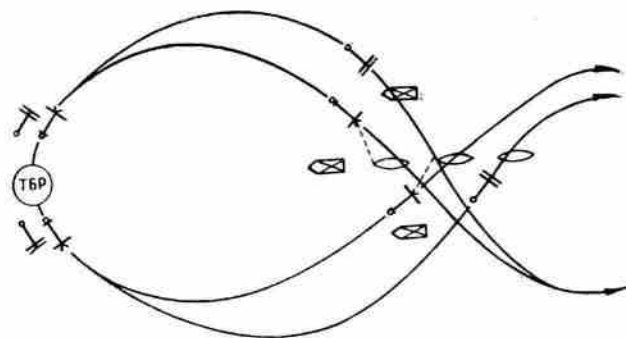
Северный участок коммуникации Готенхафен — Таллин и западная часть Финского залива оставались в ведении оставшегося на аэродроме Клопицы 51-го мтап, который в период переформирования продолжал ограниченно привлекаться к боевой работе. Забегая вперед, скажем, что в течение августа самолеты этой части произвели четыре вылета на «свободную охоту», израсходовали одну торпеду, но реальных успехов не добились. Тем временем в полку разработали и опробовали новый тактический метод, получивший название «2+2». Вот как его суть в своих мемуарах изложил командовавший в конце войны 51-м мтап И.Ф. Орленко:

«Боевая жизнь подсказывала, что звено из трех самолетов, узаконенное уставом для бомбардировщиков, нельзя было механически переносить на минно-торпедную авиацию. И хотя до конца войны штатной единицей для торпедоносцев все же оставалось звено трехсамолетного состава, фактически звено состояло из четырех самолетов — двух торпедоносцев и двух топмачтовиков. При непосредственном участии Пономаренко и Заварина (флагштурман 51-го мтап. — прим. М.М.) был разработан и внедрен метод взаимодействия самолетов звена. Вызвано это было изменением обстановки на коммуникациях противника... Выход в атаку торпедоносца стал возможным только после подавления огня фашистской зенитной артиллерии, особенно малокалиберных автоматических установок.»

Вблизи побережья и в базах эту задачу с успехом решали штурмовики Ил-2. Когда же пришлось действовать по конвоям в открытом море, у «илов» не хватало радиуса действия. Оставался единственный выход — использовать для этой цели топмачтовики и с помощью их крупнокалиберных пулеметных установок, бомб различного калибра подавлять огонь зенитной артиллерии или уничтожать корабли сопровождения, расчищая путь торпедоносцу и обеспечивая ему выход в атаку для торпедного удара».



Способ атаки конвоя тактическим способом «2+2» со стороны одного борта



Тот же способ при атаке конвоя со стороны двух бортов

Если раньше входившие в звенья пары были однородными по своему назначению, то теперь они стали смешанными — топмачтовик и торпедоносец. Пилот последнего являлся ведущим пары, в то время как топмачтовик играл обеспечивающую роль. Теоретически входившие в четырехсамолетное звено пары могли осуществлять одновременную атаку цели с двух бортов, но практически, из-за недостаточной отработки данного приема, атака осуществлялась с одного направления или по сходящимся направлениям с разницей в боевых курсах пар в 15—30 градусов. Четверка «Бостонов» считалась оптимальным нарядом сил для атак наиболее распространенных у противника небольших конвоев (1—3 транспорта, 1—2 эскортных корабля), могла она высылаться и на «свободную охоту». С сентября тактика «2+2» стала стандартной для 51-го полка, а со следующего месяца распространилась и на 1-й гмпд.

7 августа боевое ядро 1-го полка (19 А-20) и 21-го иап перелетело на только что введенный в эксплуатацию аэродром Порубанок близ Вильнюса. Инициатором перебазирования являлся Главный штаб ВМФ, в то время как штаб КБФ предлагал временно от перебазирования воздержаться. В качестве аргумента приводилась удаленность новых аэродромов от баз снабжения КБФ. Это на первых порах действительно оказало негативное влияние — до 9-го числа самолеты оказались прикованы к земле, а длины ВПП не хватало для взлета «Бостона» с полной нагрузкой. Экономить вес приходилось на топливе, что сокращало радиус действий ударных самолетов и время их нахождения в районе цели.

Первый групповой вылет состоялся 9 августа, и поскольку по своей организации он являлся классическим для данного периода, мы расскажем о нем поподробней.

Данные от воздушной разведки об обнаружении крупного конвоя поступили около 16 часов. Еще примерно три часа ушло на подготовку к вылету, разработку маршрута полета и плана удара, доклад их по радио в штаб 8-й мтад и утверждение вышестоящим командованием. Все это время на картах велась прокладка расчетного места конвоя, вносились новые данные самолетов-разведчиков. После утверждения прошел инструктаж ведущих групп, включая ведущего группы истребителей прикрытия. В данном случае ведущим первого звена торпедоносцев являлся сам И.И. Борзов, второго — капитан Смольков, группы топмачтовиков — ст. лейтенант Сачко, «Бостонов» — штурмовиков — ст. лейтенант Филимонов. Первыми взлетали «Бостоны» (шесть с торпедами, по два с бомбами и в штурмовом варианте), затем 11 «яков» сопровождения. На круге происходило построение в походный порядок и установление связи с истребителями. Маршрут над вражеской территорией прокладывался по лесам и болотам, в обход населенных пунктов, где можно было бы напороться на зенитный огонь. Полет осуществлялся на бреющей высоте на крейсерской скорости, при перелете через линию фронта — на максимальной. Точка выхода на трассу конвоя планировалась с гарантированным опережением. Прилетев в это место, самолеты набирали высоту 800 м и шли встречным по отношению цели зигзагообразным курсом, пока не обнаружили бы на горизонте дымы. Далее планировалось уйти в сторону моря, развернуться в боевой порядок и атаковать караван со стороны солнца.

В вылете 9 августа неприятности начались практически с самого начала. При перелете линии фронта группа неожиданно попала под меткий огонь с земли, который повредил штурмовик лейтенанта Токарева. Его пришлось отпустить назад под прикрытием двух «яков». Не увенчался успехом и поиск каравана — по всей вероятности, за время подготовки удара он успел зайти в порт. Вместо него около 21.00 в 20 милях северо-западнее Либавы удалось обнаружить одиночный транспорт, оказавшийся германским «Франкфуртом» (1186 брт). Казалось, что минуты транспорта сочтены, но не тут-то было. Капитан судна лег в циркуляцию, благодаря чему ему удалось увернуться от всех торпед. Маневр уклонения облегчался тем, что торпедоносцы заходили на цель один за другим, последо-

вательно, все с одного направления. Впоследствии Борзов объяснил примитивность этих действий нехваткой топлива. Увидев, что атаки торпедоносцев не достигают цели, Борзов приказал прикончить пароход топмачтовикам. Филимонов и Сачко сбросили четыре ФАБ-250, одна из которых, по донесению летчиков, попала в носовую часть судна. Реально не удалось добиться даже этого, возможно потому, что судно не оказывало сопротивления и бомбы были сброшены слишком близко с перелетом, подобно тому, как это ранее произошло в июле в случае с «Нереусом». Начинались сумерки, бензин на самолетах был на исходе, и скрепя сердце Борзов приказал возвращаться на базу. Не желая рисковать, он сел на ближайшем армейском аэродроме в Шауляе, но разрешил звену Смолькова, который сообщил, что топлива у него еще много, попытаться дотянуть до Порубанка. Ничего хорошего из этого не получилось. Звено сбилось с курса, свой аэродром не нашло и садилось на вынужденную в районе города Постава Витебской области. Капитан Смольков в темноте не разглядел лес и при посадке разбил самолет. Сам летчик остался жив, но погиб штурман эскадрильи Герой Советского Союза ст. лейтенант В.Т. Чванов. Из садившихся в Шауляе двое потерпели аварии при посадке, а если к этому добавить «Бостон» лейтенанта Карабасова, подбитый зенитками при обратном перелете линии фронта, то получается, что в результате вылета из строя вышла почти половина машин части. Командование оценило результаты вылета 9 августа крайне негативно.

После этого происшествия действия возобновились только 12 августа. В тот день четверка «Бостонов» попыталась атаковать конвой в районе Мемеля, но так и не смогла выйти на дистанцию сброса бомб и торпед из-за плотного зенитного огня. Напористей действовали летчики следующим днем против госпитального судна «Рюген», но военное счастье продолжало оставаться на стороне противника. Торпеда, сброшенная лейтенантом Гагиевым, при ударе о воду переломилась, торпеда Шишкова прошла рядом со сторожевым кораблем «V 317», хотя летчик и утверждал, что ему удалось поразить цель. Промазали и топмачтовики. С учетом того, что их пулеметный огонь сосредоточился на «Рюгене» (1 человек ранен, повреждена размагничивающая обмотка), можно считать, что главной причиной неудачи стало сосредоточение усилий всех летчиков на госпитальном судне, в то время как сторожевой корабль оказался неподавленным и своим огнем помешал точному прицеливанию.

Успеха удалось достичь только в следующем вылете. На этот раз пара торпедоносцев и пара топмачтовиков атаковали



«Бостон» ВВС КБФ, разбитый при вынужденной посадке на своей территории, 1944 г. (фото из архива О.А. Белайчука)



«Бостон» 1-го гмтап в полете, 20.8.1944 (фото из архива Г.Ф. Петрова)

одиночный «6000-тонный транспорт». Торпеда Гагиева взорвалась, пройдя в воде 50 м, зато торпеда Шишкова поразила цель в корму, отправив ее на дно. Немецкие береговые посты видели потопление какого-то судна, но его название удалось выяснить лишь на следующий день. Им оказался торпедолов 25-й учебной флотилии немецких подводных лодок «TF 11». Из примерно 60 членов экипажа погибло 16. Корабль был построен на голландских верфях и вступил в строй в январе 1944 г. Он имел водоизмещение 470 т, скорость 23 узла и вооружение из двух автоматических 20-мм зенитных пушек. Вряд ли его командир ранее сталкивался с вражеской авиацией и имел навыки уклонения от ее атак.

Базировавшаяся на Либаву и Мемель 25-я флотилия являлась учебным центром по обучению командиров и экипажей вводимых в строй подводных лодок торпедной стрельбе. Германское военно-морское командование еще могло мириться с нападениями на конвои, которые могли постоять за себя, но не со срывом процесса обучения подводников. Уже на следующий день немецкая радиоразведка методом радиопеленгования и изучения позывных обнаружила факт перебазирования одного из полков 8-й дивизии в район Вильнюса. Спешно была пересмотрена система контрмер: установлено взаимодействие с частями фронтовой истребительной авиации, которые теперь базировались на аэродромах Курляндии и Восточной Пруссии, установлено патрулирование звеньев двухмоторных истребителей из ночной группы II/NJG 100 на наиболее вероятных маршрутах развертывания торпедоносцев, усилена зенитная артиллерия и посты ВНОС вдоль линии фронта. В то же время усилить эскорт конвоев возможным практически не представлялось — объем перевозок был слишком велик, а силы 9-й дивизии охраны и так напряжены до предела. Соотношение между транспортом и боевыми кораблями, как правило, не превышало 1:1, а очень часто даже не дотягивало до этого. Именно поэтому противнику до конца войны так и не удалось надежно защитить свои перевозки.

Тем не менее условия, в которых действовали торпедоносцы 1-го гмтап, начали заметно усложняться. 15-го группа охотников в составе одного торпедоносца и двух топмачтовиков безуспешно атаковала прорыватель минных заграждений «Аммерланд». Корабль открыл настолько эффективный зенитный огонь, что не только предотвратил прицельное торпедо- и бомбометание, но и тяжело повредил А-20, пилотируемый Героем Советского Союза лейтенантом Сачко, еще до сброса ФАБ-250. Бомбы отказались отделиться от машины, и садиться на аэродроме пришлось с ними. Шасси не выпустилось, но при посадке «на брюхо» бомбы не сдетонировали, хотя и без их взрыва самолет полностью развалился. В штабе полка предположили, что противник выставил вдоль коммуникации корабли-ловушки, что, как мы знаем, было осуществлено немцами еще год назад. Вечером 20-го после перебазирования полка на более просторный и удачно расположенный аэродром Паневежис (расстояние до вражеских коммуникаций в пределах 160–260 км) не вернулся из разведывательного по-

лета самолет лейтенанта Сквирского. Как оказалось, в 50 км от линии фронта его подбили «Мессершмитты» из группы III/JG 51. Машина загорелась, но летчик сумел посадить его на болото. Воздушный стрелок не смог покинуть кабину — очевидно, он был убит еще в воздухе, но пилоту и штурману спустя три дня все-таки удалось выйти к своим.

Кульминация пришла на последнюю декаду августа. 21-го летчики 1-го гмтап совершили еще три нападения, причем целью последнего являлась учебная подлодка «U 982». На следующий день лейтенант Карабасов, вылетевший на «свободную охоту», неудачно атаковал «U 1195» и экспериментальный корабль «Инстер», выходявшие на учебные стрельбы. Это стало пиком наших усилий, после которых наступил быстрый спад. Немецкие контрмеры действовали, и в последние дни августа полк одну за другой потерял восемь машин и пять полных экипажей.

Утром 24 августа был обнаружен очередной конвой противника, для нападения на который в воздух поднялась четверка А-20 (Пресняков, Васильев, Филимонов, Сачко). Ведущему группы Преснякову этот вылет запомнился на всю жизнь:

«Взлетели мы по сигналу, без предварительной подготовки. Подъехал к стоянке начальник штаба майор Люкшин, дал нам место и время обнаружения конвоя, его курс и скорость, а на прощание добавил: «Маршрут проложите в воздухе. Удар нанесете по отработанной схеме. Экипажам занять места в самолетах. Запуск по зеленой ракете».

— Где будем фронт проходить? — спросил Иванов (штурман звена в экипаже Преснякова. — прим. М.М.) после взлета и сбора всей группы.

— Думаю, там, где проходили позавчера. Сплошные леса, и никто не стреляет.

— Добро. Доверни на семь градусов влево. Через десять минут пройдем эту точку.

Под самолетом мелькают верхушки разлапистых сосен. Горизонт впереди задымлен от пожаров. Минут через пять мы проросчим речушку Дубису и прорвемся во вражеский тыл...

Под нами мелькают окопы и блиндажи. Над фашистами мы появились внезапно. Они не увидели нас на подходе и теперь не успеют встретить огнем.

— Пронесло, — облегченно вздыхает Склярченко (воздушный стрелок в экипаже Преснякова. — прим. М.М.) — Так бы всю жизнь воевать согласился.

Мы снова над лесом. Скоро на нашем пути будет поле. Обходить его трудно и незачем. Там у фашистов нет средств ПВО. Это проверено в прошлых полетах.

Лесок под машиной становится ниже и реже. Впереди на опушке, виднеются покосившиеся домики бедняцкого хутора. А в стороне — что-то новое, похожее на подковы из свежена-рытой земли,

— Кажется, самолетные капониры? — тревожно говорит Иванов. — Наверное, тут фашисты площадку для истребителей делают. Может, зенитные средства уже притащили?

В тот же момент отовсюду ударили автоматы и пулеметы. Спереди, сзади, с боков понеслись к самолетам снаряды и пули. Рука механически двинула газ к номиналу. Перескочив через домики, мы оказались над полем и сбились с аэро-трапе.

С боков «эрликоны» стреляют не целясь. Снаряды их сыплются веером и почти не опасны. Но сзади один автомат пристрелялся точнее. Сверху, рядом с кабиной, проносятся трассы и гаснут в траве впереди самолета.

От них я спасаюсь скольжением вправо и влево. Но трассы ложатся все ближе и ближе. Нужно быстрее дотянуть до большой одинокой березы и за развесистой кроной укрыться от глаз наводчиков. Иначе сожгут, сожгут обязательно...

До березы всего триста метров. Начинаю набор высоты. И сразу удар по передней кабине. Самолет клюнул носом. Наклонившись, береза несется навстречу, чудовищно вырастает в размерах.

Рывком беру штурвал на себя. Перед глазами сплошная зеленая масса. Страшный удар сотрясает машину. В ушах раздается оглушительный треск. И опять тишина с заунывным напевом моторов...

Глаза затуманены режущей болью. По щекам льются слезы. Впереди — темнота. Но моторы гудят, продолжают работать. Значит, мы еще в воздухе, еще не упали.

— Командир! Высоко от земли оторвались, — раздается в наушниках голос Склярченко.

Правой рукой чуть толкаю штурвал от себя. Пальцы левой очищают глаза, отдирают от век непонятную клейкую массу.

По кабине несется воздушный поток. Начинаю немножечко видеть. Зрачки заливаются слезой. Постепенно туман исчезает. Остекление кабины разбито. Пол завален древесной корой и зелеными листьями. Обтекатель на левом моторе прижался к цилиндрам. Крыльев не видно. Они плотно укрыты ветвями березы. Самолет превратился в летающий куст. Как же мы еще держимся в воздухе?..

Показания приборов нормальные, но левый мотор сильно греется. Сброшенная торпеда падает в лес. Машина становится легче. Палец давит на кнопку внутренней связи:

— Доложить состояние самолета и самочувствия!

— В корме все нормально. Ударом повредило стабилизатор, сорвало остекление кабины и антенну. Связи ни с кем не имею. Ведомых не вижу.

Тем временем ведомые, потеряв ведущего, тоже сбросили бомбы и торпеды в лес и легли на обратный курс. При приземлении у самолета Преснякова подломилась носовая и левая стойки шасси, он рухнул на землю и развалился. Штурман Иванов получил тяжелые ранения еще в воздухе и потерял много крови, стрелок Склярченко при приземлении получил переломы предплечья, ключицы и ребер.

Для атаки каравана в воздух подняли новую группу, часть летчиков которой в первой половине дня уже летала в составе групп Смолькова (в 10.21 безуспешно атаковала одиночное судно) и Преснякова. На этот раз на задание ушли четыре торпедоносца, два топмачтовика и штурмовик — почти все оставшиеся исправными самолеты. Группе удалось прорваться в море и обнаружить цель. Заход осуществлялся со стороны солнца и моря — оттуда, откуда противник меньше всего ожидал нападения. На расстоянии 1500—2000 м от цели ведущий группы Смольков отдал приказ: «Топмачтовики, вперед! Атаковать корабли охранения!» О дальнейшем лучше всего расскажет донесение командира конвоя, являвшегося одновременно командиром сторожевого корабля «V 5901»:

«23.8.44 нужно было сопроводить из Нойфарвассера через Готенхафен в Ригу транспорта «Донау», «Мальгаш» и «Эберхард Эсбергер». В качестве охранения были выделены СКР «V 5901» как лидер конвоя, СКР «V 1606», «Гауляйтер Бюркель» и моторный тральщик «Я 91». Мног был установлен походный ордер «двойной кильватер»... «Гауляйтер Бюркель» был выделен головным кораблем, СКР «V 5901» находился по правому борту спереди, СКР «V 1606» по правому борту сзади, «Я 91» — охранение левого борта. При хорошей погоде, безоблачном небе и солнечном освещении 24 августа в 17.20 на меридиане Вигдавы с направления 230° конвой с низкой высотой полета атаковало русское воздушное соединение из 4 бомбардировщиков типа Пе-2 и 2 истребителей типа ЛаГГ-5. Тотчас при появлении в видимости мною была дана воздушная тревога и при этом — разрешение на открытие огня. Сброшенные торпеды и бомбы из-за сосредоточенного зенитного огня прошли мимо целей. Бомбардировщики повернули для отхода. Один истребитель обстрелом из бортового оружия безуспешно атаковал СКР «V 5901». Один бомбардировщик был обстрелян сосредоточенным огнем СКР «V 5901» и принужден к отвороту. При отлете на самолете наблюдались языки пламени и дымные облака. Направление отлета — восточное на низкой высоте. Истребитель, нацелившийся на «V 5901», был принужден к отвороту и добился лишь двух незначимых по-

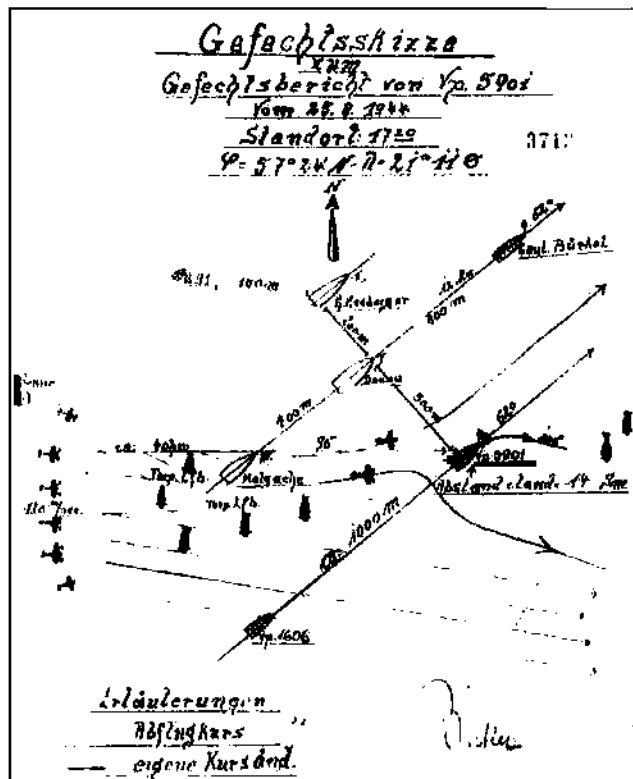


Схема атаки германского конвоя самолетами 1-го гмтап 24.8.1944 (схема из КТВ 59-й флотилии сторожевых кораблей)

падений из бортового оружия. Затем он улетел на большой скорости.

Использование тяжелых зениток вследствие помех со стороны транспортов было почти невозможно...

Дополнение:

Донесение капитана парохода «Мальгаш»:

Из-за подлета со стороны солнца самолеты были обнаружены поздно. Наблюдались два торпедных следа, которые прошли за кормой парохода «Мальгаш». Через короткое время был услышан очень сильный взрыв, который был вызван ударом торпеды о грунт в конце дистанции.

Последнее примечание исчерпывающе объясняет донесение наших летчиков, которые доложили, что «10 000-тонный транспорт» («Мальгаш») был «потоплен», а «8000-тонный» («Донау») — «поврежден». Особенно обидно сознавать безуспешность нападения, зная, что нам удалось добиться внезапности и выхода на наименее охраняемую сторону ордера. Причиной неудачи, помимо слабой подготовки летчиков, по-видимому, стал невыгодный курсовой угол цели (кормовые углы), что значительно упрощало маневр уклонения, тем более что вся довольно многочисленная ударная группа атаковала с одного направления. Зенитный же огонь, напротив, оказался весьма эффективным. Загоревшейся машиной являлся «Бостон» Карабасова, разбившийся и сгоревший на аэродроме при посадке. Пилот погиб. Топмачтовик ст. лейтенанта Филимонова, изрешеченный зенитными снарядами, оказался тоже разбит, но его экипаж не пострадал.

25-го и 26-го групповых вылетов не было. В первый из дней пропал без вести Ил-4, вылетевший в крейсерский полет. То же произошло утром 27-го с «Бостоном» лейтенанта Турбина, посланным на разведку трасс противника. По-видимому, оба самолета стали добычей двухмоторных истребителей, весьма



Летчики 1-го гмтап, удостоенные звания Героя Советского Союза указом от 19.8.1944: пилот 1-й эскадрильи лейтенант Евграфов Вадим Николаевич (трагически погиб 20.8.1944) и штурман лейтенант Бударгин Виктор Александрович



эффективно перехватывавших наши одиночные машины в этот период. Тем не менее разведчикам 15-го орап все-таки удалось обнаружить караван и передать данные в штаб 1-го гмтап. Для выполнения задачи вылетела группа в составе трех торпедоносцев и пяти топмачтовиков. Над линией фронта зенитки подбили машину мл. лейтенанта Скрябина, которому пришлось вернуться в Паневежис. Остальные «Бостоны» достигли цели без происшествий. Может быть, их не было бы и дальше, если бы вместо конвоя перед летчиками не оказался отряд подлодок и кораблей 25-й флотилии,

вышедший в море на учебные торпедные стрельбы. Немецкое командование учло предыдущие уроки и после обнаружения нашей группы радиолокационной станцией в районе Либавы подняло в воздух эскадрилью «Фокке-Вульф» 15/JG 54. По нашим данным, в воздухе находилось 8—10 немецких истребителей, которые не только сковали боем девять «яков» эскадрона, но и прорвались к ударной группе. Несмотря на это, «Бостоны» разомкнулись для атаки. По сведениям, собранным после боя, летчикам удалось потопить торпедой транспорт в 1200 т, бомбами — уничтожить две подводные лодки и повредить сторожевик. Следует отметить, что для топмачтовой атаки подлодки представляют наиболее трудноуязвимую цель, вследствие крайне малой высоты надводного борта. Реально в цель не попали ни одна торпеда или бомба, что в тех условиях отнюдь не удивительно. Развернувшиеся для атаки «Бостоны» подвергались яростному обстрелу с моря и воздуха. Иосиф Сачко только успел передать «Меня атакуют истребители!», прежде чем его машина упала в море. Особенно пострадало звено торпедоносцев. В пункте сбора не оказалось двух из трех А-20, несших торпеды — ведущего группы командира 2-й эскадрильи капитана Смолькова и лейтенанта Порохни. По немецким данным, их также сбили «Фокке-Вульфы». В число погиб-



Командиры 8-й минно-торпедной дивизии: полковник А.Н. Суханов (командовал 8-й бабр, затем 8-й мтад с 24.3.1943 до 30.8.1944) и полковник М.А. Курочкин (с 30.8.1944 до конца войны)

ших членов экипажей вошел и штурман эскадрильи Герой Советского Союза капитан Н.Ф. Афанасьев — тот самый, который помог П.Ф. Стрелецкому довести до аэродрома подбитый А-20 в феврале 44-го. Большинство уцелевших самолетов имело различные повреждения.

В полку результаты боя, в котором погибло три экипажа и два Героя Советского Союза, произвели тяжелое впечатление. С учетом этого трудно осуждать четверку, атаковавшую конвой днем 30 августа. В его состав входили войсковые транспорты «Изар» (9026 брт), «Лапланд» (7644 брт), имевшие серьезное зенитное вооружение, госпитальное судно «Браке» и сторожевик «Гауляйтер Бюркель». По немецким данным, конвой шел из Риги в Данциг и осуществлял эвакуацию раненых с фронта. Бомбы и торпеды оказались сброшены с больших дистанций, но пулеметным огнем топмачтовиков на «Изаре» были убиты два и тяжело ранены пять военнослужащих. После этого боя германское командование решило задействовать для обеспечения перехода быстроходных войсковых транспортов 2-ю и 3-ю флотилии миноносцев, ранее сопровождавших в Скагерраке конвой между Германией и Норвегией, защищая их от налетов британских самолетов. Несомненно, что в конце лета — начале осени обстановка на Балтике вызвала у командования Кригсмарине куда большие опасения, чем на Западе.

Вопреки радужным перспективам, итоги августа были оценены командованием КБФ как весьма неутешительные. Боевые потери 1-го гмтап составили 10 машин, небоевые обоих полков — еще четыре. В число последних вошел и «Бостон» ст. лейтенанта В.Н. Евграфова, разбитый 20 августа, как это записано в полковом отчете, при «выполнении фигур высшего пилотажа на низкой высоте». За день до этого Евграфову, доложившему о ряде успехов весной и летом 1944 г., и его штурману лейтенанту В.А. Бударгину присвоили звания Героев Советского Союза. Весь экипаж самолета (Бударгина на нем не было) погиб. Причина и дата катастрофы наводят на мысль, что в момент гибели летчик был «навеселее». Это же неофициально подтверждают и ветераны. Хотя заявленные успехи 1-го гмтап в несколько раз превосходили единственный потопленный торпедолов, командование все равно осталось ими неудовлетворенно. На этот раз в поисках виновных оно обратило свое внимание на штаб минно-торпедной дивизии. 25 августа Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов подписал приказ №0702, которым командир 8-й мтад полковник А.Н. Суханов снимался с должности. В приказе, в частности, содержались следующие слова:

«На протяжении всего времени дивизия имеет крупные недостатки в боевой работе и боевой подготовке, большую аварийность и низкую дисциплину... После перебазирования на западные аэродромы Вильно, Паневежис боевая эффективность дивизии снизилась, дисциплина упала. Лишь полковник Суханов показал полнейшую беспомощность и неспособность руководить дивизией. Вместо конкретного руководства и жесткой требовательности, занимается уговариванием».

Приемником Суханова стал бывший командир 12-го глбап полковник М.А. Курочкин. В завуалированной форме, присущей мемуарам советского периода, по вопросу потерь высказался и А.В. Пресняков:

«29 августа. За август мы потопили более десяти кораблей и транспортов. Так доложил партсобранию подполковник Борзов... Однако потери полка непрерывно растут, особенно при пролете через линию фронта. Это вызывает необходимость отработки и совершенствования новых тактических приемов при выполнении прорыва в Балтийское море и при нанесении ударов».

Собрание длилось четыре часа. В выступлениях коммунисты делились опытом, отмечали недостатки в боевых действиях тактических групп, предлагали новые приемы боевого использования торпедоносцев и «топмачтовиков» при выполнении совместных атак.

Анализ потерь показал, что гибнут в основном молодые экипажи, пока не сделают первых пять-семь вылетов, то есть

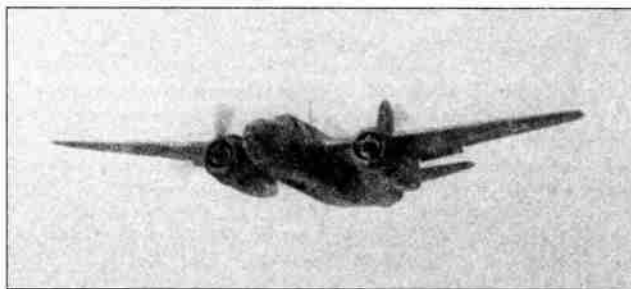
«Бостоны» 1-го гмтап на аэродроме Паневежис, сентябрь 1944 г. (3 фото на с. 117 из архива О.А. Белайчука)

тогда, когда они еще не освоили полеты на очень низких высотах, с выполнением маневра в зоне огня и почти мгновенным применением оружия. Поэтому опытным летчикам-коммунистам нужно использовать каждую свободную минуту для бесед и рассказов, для отработки маневра над вновь созданным полигоном, в воздухе личным примером учить молодежь».

Практически же «обучение молодежи» осуществлялось в 1-м гмтап довольно своеобразным способом. Наиболее опытных летчиков полка выделили в сводную группу, которая привлекалась исключительно к одиночным вылетам на «свободную охоту» в лунные ночи или в дни со сложными метеоусловиями. Одиночные крейсеры могли добиться успеха разве что при внезапной атаке отдельных судов, отыскивать которые становилось все трудней. Часто вместо них пилоты охотников атаковывали конвои, но инстинкт самосохранения при этом заставлял сбрасывать торпеды с больших дистанций. Как правило, такие атаки немцами даже не фиксировались. В итоге «старички» занимались совершенно неэффективным видом боевой деятельности, но и особых потерь при этом не несли. Летчики со средней квалификацией, пережившие те самые «пять-семь вылетов», летали ведущими групп или рядовыми торпедоносцами, свежеприбывшие — топмачтовиками. Роль топмачтовиков сводилась к обеспечению атаки торпедоносцев — подавлению зенитных средств и отвлечению огня на себя, — а для последнего большого мастерства не требовалось. Пройдя естественный отбор в течение первых вылетов, они «переводились» в среднюю подгруппу. Такое достаточно жестокое и не совсем справедливое распределение позволяло сохранять в полку более-менее опытные кадры, но одновременно являлось причиной и малой эффективности групповых ударов и больших потерь именно среди молодого пополнения.

Сентябрь 1944 г. стал месяцем, пожалуй, наиболее существенных изменений в оперативной обстановке начиная с осени 1941 г. Из войны вышла Финляндия. Под натиском наших войск немецкий фронт в Прибалтике трещал по швам. В этих условиях Гитлер принял решение эвакуировать войска из Эстонии, что и было осуществлено в начале третьей декады месяца. С ожесточением наземных боев и эвакуациями объем вражеских перевозок нарастал. Борьбаться с ними стало сложнее, поскольку участок коммуникаций между Мемелем, Таллином и Ригой перестали быть немецким тылом, и противник мог задействовать для их защиты главные силы 9-й дивизии охранения и фронтовую истребительную авиацию.

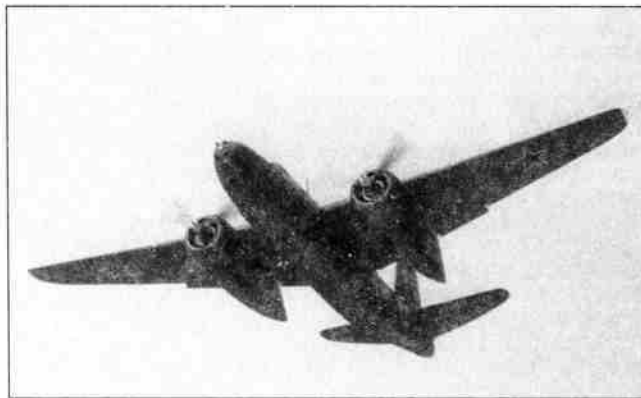
Боевая деятельность 1-го гмтап в течение всей первой половины месяца продолжала оставаться безуспешной. Атаки небольшими группами на охраняемые конвои по-прежнему не имели успеха, а преодоление линии фронта заметно усложнилось. Так, 4 сентября из восьми машин, участвовавших в двух групповых вылетах, зенитки сбили две и подбили третью, при-



чем один экипаж погиб полностью, один частично, а летчик третьего экипажа вследствие тяжелого ранения лечился до конца войны. Погибла и половина «яков» сопровождения — один от огня сухопутных зениток, второй — подорвавшись на бомбах «Еостонов», когда, не найдя конвоя, они сбросили свой груз на запасную цель, два других — в бою с «Фокке-Вульфами». После этого случая полк оказался настолько истощенным, что прекратил групповые удары на десять дней. Борзов попытался заменить их ночными действиями «охотников» и минными постановками в Ирбенском проливе и у Либавы, что совершенно не удовлетворяло новое командование дивизии.

Всего в течение сентября самолеты 3-й эскадрильи 1-го гмтап, по-прежнему летавшей на Ил-4, совершили 28 вылетов для постановки мин и два вылета для демонстрационных постановок, когда внимание дозоров противника пытались отвлечь сбрасыванием нескольких ФАБ-100 без взрывателей. Если исключить три вылета и девять мин, выставленных в Таллинской бухте в ночь на 22 сентября за несколько часов перед оставлением города немцами, то все остальные вылеты примерно поровну делились между Ирбенским проливом и подходами к Либаве. И вновь противник своевременно обнаружил факт новых постановок, направив в Ирбенский пролив прорыватель минных заграждений «Аммерланд» и несколько моторных тральщиков 14-й флотилии. Что касается подходов к Либаве, то здесь мины оказались сброшены в стороне от использовавшихся в то время фарватеров. Часть из них сработала под немецкими судами в ноябре, о чем речь пойдет ниже.

После неудач в начале сентября возобновить дневные нападения на вражеские конвои удалось только после получения свежесформированной эскадрильи из состава 51-го мтап (10 экипажей) и разработки новых тактических методов прорыва через территорию противника. Если в августе маршрут пролета через нее прокладывался каждый раз по-новому, то теперь он стал единым (между латвийским городом Добеле и литовский Расейняй), уточнявшимся каждый день в зависимости от изменения дислокации зенитных батарей и зон барража вражеских истребителей. Высоту полета решили поднять выше слоя облаков, до 2000—3000 м. Поиск конвоя мог теперь осуществляться не только навстречу, но и вдогон, галсами на высоте 500—600 м. Вылеты охотников производились за 1—2 часа до наступления темноты либо за 2—3 часа до рассвета с расчетом найти и атаковать цель в сумерках.





Подвеска бомб ФАБ-500 под А-20 1-го гмтап, аэродром Паневежис, сентябрь 1944 г. (фото из архива О.А. Белайчука)



Днем проверки новых тактических решений стало 14 сентября. Оно показало, что до решения всех возникших проблем еще далеко. Первая же группа (четыре А-20 и 12 Як-9), ведомая Героем Советского Союза Пресняковым, при попытке подняться на необходимую высоту, уже на 1600 м, попала в облачность, распалась и, сбросив бомбы на своей территории, вернулась на аэродром. Дело в том, что из летчиков вылетающих «Бостонов» лишь половина имела опыт полетов в облаках по приборам,



Экипаж лейтенанта Н.Ф. Баженова (в центре) у своего «Бостона». Летчики не вернулись с боевого задания 18.9.1944 (фото из архива Г.Ф. Петрова)

а из пилотов «яков» таких вообще не оказалось. Следующим группам пришлось прорываться по старинке — на бреющей высоте. Группе майора Тарасова (пять А-20) удалось это сделать, но над конвоем ее встретило около 20 (по нашим данным) «Мессершмиттов» штабной эскадрильи эскадры JG 51. Они не только связали боем 11 «яков» сопровождения, но и сбили три топмачтовика. Все летчики с этих машин погибли, причем для двух из трех экипажей их последний вылет одновременно являлся и первым. Третья группа, ведомая лейтенантом Скворским, потеряла один самолет при пролете над линией фронта (подбит огнем с земли, вернулся в Паневежис), а другой при возвращении (сбит, упал на территории противника). В море она атаковала одиночный транспорт, но безуспешно. Наконец, группа Преснякова, совершавшего второй вылет в эти сутки, попала над линией фронта под сильный обстрел, и по причине повреждения всех трех «Бостонов» избавилась от боевой нагрузки и легла на обратный курс. Трудно охарактеризовать итоги дня иначе, чем полный провал. Меньшими потерями сопровождались вылеты 15, 18, 20 и 21 сентября, но единственным их результатом стали серьезные повреждения корабля-цели 27-й учебной флотилии подлодок «Зальцбург» (близким разрывом бомбы 15 сентября) и легкие повреждения транспорта «Минден» (4737 брт; один убитый член экипажа и пять тяжелораненых) от пулеметного огня 21 сентября. Мы же потеряли еще три «Бостона» и два экипажа.

Гораздо меньше проблемы имел 51-й мтап, который закончил переформирование и с 12 сентября в полном объеме приступил к боевой работе. Базировался он по-прежнему на аэродроме Клопицы — слишком далеко от вражеских коммуникаций, чтобы действовать по ним на основе данных воздушной разведки. Потому основным методом оставались крейсерские полеты смешанных пар. В большинстве случаев атакам подвергались бороздившие воды Финского залива боевые корабли. В тех же случаях, когда самолетам удавалось перехватить войсковые транспорты, они оказывались прикрыты мощным охранением. Так произошло, например, при попытке атаковать транспорт «Мольткефельс» 14 сентября, охранение которого сбило одного из двух нападавших «Бостонов». В экипаже второго получили ранения штурман и воздушный стрелок.

Для того чтобы одержать успех в подобных условиях, требовалось немалое везение, и оно 17 сентября выпало на долю летчика Пудова. Утром этого дня на «свободную охоту» вылетели две пары, но выйти в атаку удалось только одной — мл. лейтенанту Борисову и лейтенанту Пудову. В 08.05 в 16 милях севернее маяка Тахуна они обнаружили немецкие миноносцы «Т 13», «Т 18» и «Т 20». На протяжении четырех суток перед этим миноносцы несли дозор перед устьем Ботнического залива, обеспечивая переход немецких судов, эвакуировавших запасы снабжения и войска из портов Северной Финляндии. Для таких сравнительно небольших кораблей это был достаточно длительный поход, их экипажи устали, бдительность притупилась. Миноносцы получили приказ вернуться в Таллин, чтобы принять участие в эскортировании очередного конвоя. На пути туда им встретилось небольшое эстонское судно с беженцами, решившими самостоятельно эвакуироваться в Швецию. Корабли остановились, чтобы досмотреть его, но тут, откуда ни возьмись, появилась пара «Бостонов». Миноносцы не успели дать ход, что значительно облегчило летчикам прицеливание и, по-видимому, стало главной причиной успеха. К сожалению, торпеда, сброшенная Борисовым, прошла мимо, зато обе ФАБ-250 Пудова попали во флагманский «Т 18» в район котельного отделения. Корабль затонул за 8 минут, унес на дно 30 членов экипажа, правда, командиру 3-й флотилии миноносцев и командиру корабля удалось спастись. «Т 18» стал одним из двух миноносцев Кригсмарине, потопленных нашей авиацией за годы войны. Любопытно отметить, что этого успеха добился летчик, который только 12.7.1944 был переведен в полк из ВМАУ имени Леваневского и впервые принимал участие в атаке вражеских кораблей. Он даже не смог



Германский миноносец «Т 18», потопленный топмачтовиком лейтенантом Пудовым 17.9.1944



Взрыв и гибель миноносца «Т 18» (фото из архива О.А. Белайчука)

правильно оценить значение своего успеха, скромно доложив о потоплении тральщика. К сожалению, его боевой путь оказался весьма коротким...

Из ряда вон выходящий случай произошел на следующий день с экипажем мл. лейтенанта Мифтахудинова. В паре с мл. лейтенантом Богачевым они северо-западнее острова Хийума атаковали транспорт «Норденхамн», шедший из Таллина в сопровождении тральщика «М 151». Тральщику удалось обнаружить пару еще до выхода в атаку и поставить эффективный заградительный огонь. Богачев сбросил торпеду с дальней дистанции и промахнулся, а Мифтахудинов при попытке выйти в атаку получил прямое попадание в левый мотор. Его бомбы также легли мимо, а при пролете над тральщиком зенитные снаряды буквально изрешетили «Бостон». В работе второго мотора начались перебои, и летчик решил сесть на воду. Отлетев от конвоя на 10—12 км, он успешно это осуществил, но при приводнении сам получил травму. Отделавшийся легкими ушибами воздушный стрелок Аксенов сумел вытащить на плоскость спасательную шлюпку. Надувать ее пришлось, уже плавая в воде в спасательных жилетах. В конце концов Мифтахудинову и Аксенову удалось это сделать и втащить в шлюпку штурмана Локалова, имевшего тяжелую травму левой руки. Шансы на спасение были минимальны — в 450 км от родного аэродрома, зато вблизи от «желтого» фарватера немцев. Единственной надеждой было движение на северо-восток, в направлении финских шхер. Пять дней в мокрой одежде, без воды и продовольствия летчики гребли в нужном направлении

**Пилот 51-го мтап
лейтенант Пудов Сергей
Петрович. Погиб в бою
22.9.1944**



и наконец-то достигли небольшого острова, где жили финские рыбаки. Лишь в ноябре им удалось вернуться в родную часть и получить допуск к полетам. Увы, но в дальнейшем судьба была к авиаторам далеко не так благосклонна — 14.1.1945 в своем пятом боевом вылете экипаж Мифтахудинова в полном составе погиб.

Утром 21 сентября немецкое командование приступило к осуществлению плана по эвакуации своих войск из Эстонии. Им удалось оторваться от шедших по пятам наших соединений и начать организованную погрузку на транспорты в Таллине, Палдиски, Пярну и в нескольких более мелких пунктах. О масштабах эвакуации говорят следующие цифры: всего с 17 по 22 сентября из эстонских портов было вывезено около 50 тысяч военнослужащих, а всего в течение августа — сентября — 91 тыс. солдат и офицеров, 85 тыс. беженцев и 82 тыс. т военного имущества. При таком объеме перевозок противнику не удалось придать всем кораблям надежное сопровождение, что обернулось для него серьезными потерями. Впрочем, обо всем по порядку.

«Наступил вечер 21 сентября, — писал в своих мемуарах «Мы — Таллинские!» И.Ф. Орленко. — Командир полка пригласил в свою комнату начальника штаба, заместителей, флагштурмана, начальника связи, командиров эскадрилий. Подводили итоги боевой работы торпедоносцев и топмачтовиков за прошедший день. Неожиданно позвонил телефон.

— Майор Ситяков слушает...

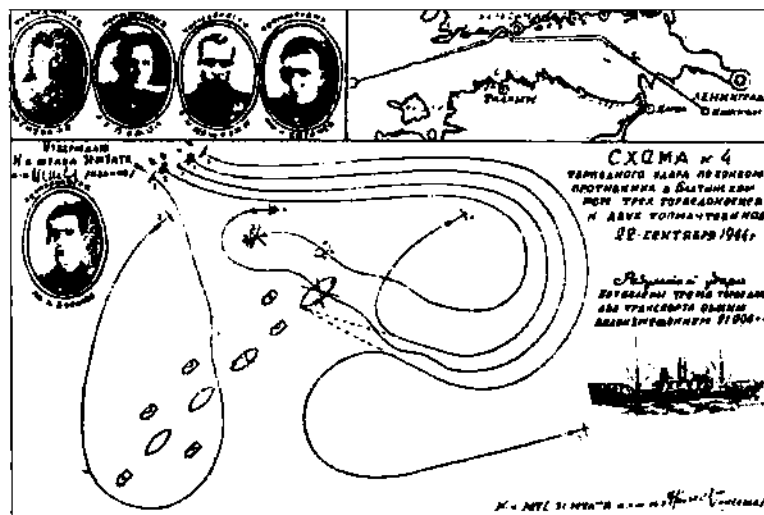
Наступила недолгая пауза. Мы внимательно следили за лицом командира — хотелось знать, с кем и о чем он разговаривает.

— Звонил генерал Шугинин (начальник штаба ВВС КБФ, — прим. М.М.), — сказал Ситяков. — Он сообщил, что завтра сухопутные войска развернут наступление на Таллин. Нам приказано с рассветом 22 сентября иметь в тридцатиминутной готовности к вылету восемь торпедоносцев и топмачтовиков для нанесения удара по фашистским транспортам, которые вывозят из Таллина войска, боевую технику и награбленное добро.

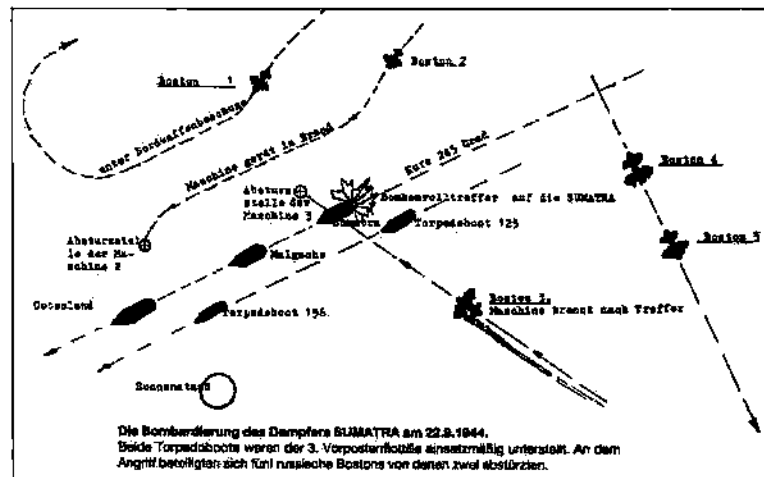
Командир полка тут же поставил боевую задачу:

— Командирам эскадрилий выделить по два экипажа из числа наиболее подготовленных летчиков, штурманов и стрелков-радистов. Два самолета выделить управление. Одну группу поведу я сам, а другую — мой заместитель майор Орленко. Всем экипажам прибыть на аэродром к 5 часам утра. Инженеру полка обеспечить готовность машин к выполнению боевого задания... А теперь — отдыхать!»

В назначенное время машины были готовы к вылету. Первой на задание вылетела группа Ситякова. Ориентировка командования оказалась полностью верной: в море находилось несколько конвоев, причем каждый из них состоял из нескольких крупных судов. Успеха удалось добиться в ходе первого же нападения — две бомбы, сброшенные топмачтовиками (Пудов и Богачев), угодили в транспорт «RO 22» (быв. голландский «Вестплайн», 4370 брт; перевозил около 1100 человек) в район 3-го трюма. По всей вероятности, успеха добился Пудов, атаковавший в паре с командиром полка Ситяковым. После своего удара летчик наблюдал на атакованном транспорте выброс «красного пламени и клубы дыма», о чем не докладывала вторая пара. Поскольку транспорт был набит людьми под завязку, потери достигли 31 убитого и 56 раненых. На судне началась паника, и некоторые солдаты предпочли выпрыгнуть за борт. Шедшая за караваном подлодка «U 1001» подняла из воды



Схемы атаки германского конвоя 22.9.1944 группой самолетов 51-го итап; советская (сверху) и немецкая (внизу) (из книги Kortals W. ... ihre Hilferufe erstickten im Meer. Vorpostenboote die unentbehrlichen Einheiten der Kriegsmarine im 2. Weltkrieg. Zeitgeschichtliche Dokumentation.)



Die Bombardierung des Dampfers SUMATRA am 22.9.1944. Beide Torpedoboote waren der 3. Vorpostenboote einseitig unterstützt. Am dem Angriff beteiligten sich fünf russische Bomber von denen zwei abstürzten.

13 человек, но точное количество выпрыгнувших и утонувших осталось неизвестным. По немецким подсчетам, оно составляло до семи десятков человек. Транспорт «Ингрид Трабер» (1883 брт; перевозил 287 солдат, 131 беженца, 1200 т груза) получил попадание одной бомбы. На нем погибло 7 и получило ранения 12 человек. Лишь к утру 25 сентября поврежденный «Ю 22» смог дотащиться до Данцига. В отличие от противника наша группа потерь не имела.

К сожалению, вылетевшее несколько позднее звено Орленко добавить к этому успеху ничего не смогло. Сначала ведущий, бросив своих ведомых, безуспешно атаковал одиночный транспорт в финских шхерах. По его наблюдениям, торпеда взорвалась при ударе о грунт, совершая мешок на мелководье. Атака других самолетов группы на крупный конвой, последовавшая 40 минут спустя, реальным успехом не увенчалась, хотя торпедоносец мл. лейтенант Зубенко и доложил, что ему удалось потопить «5000-тонный транспорт». Один из топмачтовиков получил повреждения от зенитного огня, но сумел дотянуть до базы.

Командование и летчики были окрылены достигнутым успехом и мечтали повторить боевой вылет. Это предстояло сделать во второй половине дня. Вспоминает И.Ф. Орленко:

«Первая группа во второй полет вылетела в составе пяти машин: торпедоносцы Ситякова и командира 3-й эскадрильи капитана Мещерина и три топмачтовика — Борисов, Богачев и Пудов (автор мемуаров ошибся — Борисов также вылетел с торпедой. — прим. М.М.).

В районе цели капитан Мещерин с ходу атаковал транспорт в 6000 тонн, и экипажи видели его потопление. Ведущий Ситяков, не распуская оставшуюся группу, повел ее в атаку на концевой, самый крупный транспорт в 15 000 тонн. От попадания торпеды и нескольких бомб крупного калибра, по наблюдению экипажей и фотоснимку, судно погрузилось в морскую пучину... В районе цели был подбит самолет лейтенанта С.П. Пудова и горящим упал в море. Экипаж — летчик Пудов, штурман младший лейтенант П.М. Быстров и стрелок-радист сержант А.Г. Крамарь — погиб. Самолет капитана К. А. Мещерина имел два прямых попадания снаряда в бензобак и левую плоскость, но он благополучно дотянул до своего аэродрома».

Подробности данной атаки приводит в своей книге В. Кортальс:

«Последний большой конвой, который вышел из Ревеля (немецкое название Таллина. — прим. М.М.) начал свой переход. Принятые части должны были быть высажены в Риге, чтобы создать Курляндский фронт.

Это были пароходы «Мальгаш», «Готенланд», «Суматра» и танкер «Альбрехт», которые сопровождались многочисленными кораблями охранения. Миноносцы приняли охранение со стороны берега, сторожевики — со стороны моря (к моменту атаки конвой разделился; в его составе находились только три войсковых транспорта, старые миноносцы «Т 196» и «Т 123». — прим. М.М.).

В 13.30 на раковине был замечен самолет, сразу после этого объявили воздушную тревогу. По траверзу наблюдались три других самолета. Между тем первый сбросил свою торпеду, оставшуюся, впрочем, бездейственной. Пилот сильно стрелял из бортовых пушек, но огонь конвоя препятствовал ему в достижении его цели. Три других самолета атаковали конвой. При этом первый попал под прямой обстрел «Т 123», его правый мотор был поражен.

Следующий залп 20-мм пушки поразил мотор при пролете, горя светлым пламенем, самолет пролетел над носовой оконечностью миноносца. В дальнейшем полете машина потеряла оконечность несущей плоскости, но, несмотря на это, направились к «Суматре», открыла бомболюк и сбросила две среднекалиберные бомбы, из которых одна срикошетировала от воды, а другая попала точно в заднюю надстройку в средней части судна. Сразу за пораженным «Суматра» самолет упал в воду. Следующая машина перелетела место падения сбитого бомбардировщика, чтобы после этого увлечь с другими самолетами.

На «Суматре» занялся пожар, «Т 123» подошел к борту для оказания помощи при тушении пламени. Пожар мог быть потушен лишь специальными средствами, поэтому «Т 123» решил отделиться вместе с «Суматрой» для захода в Либаву.

Конвой продолжил свое движение. На борту «Суматры» находилось 400 солдат, на «Мальгаше» — 86 солдат и 480 пленных. (Число находившихся на борту «Суматры» солдат в КТВ не названо, но их должно было быть много. — прим. В. Кортальс).

Гавань Либавы уже в течение долгого времени была местом налетов советской авиации, которая всеми силами пыталась уничтожить стоявшие в гавани суда или, по меньшей ме-

ре, сделать их непригодными к плаванию. К «Суматре» это уже не имело отношения — оно смогло взять пожар под контроль и вновь войти в соединение».

Недостающие детали можно вычислить из сопоставления немецкой и советской схем боя. Получается, что атака была осуществлена далеко не оптимальным способом. При составлении замысла удара в штабе полка считали, что противник будет иметь наиболее мощное охранение с того борта, откуда появятся самолеты, следовательно, следует обойти конвой с кормы и атаковать с другого борта. На практике все оказалось иначе — оба миноносца командир конвоя поставил со стороны эстонского берега, поэтому, когда с севера появились «Бостоны», получилось, что все они, кроме машины Мещерина, перешли с неприкрытого борта на прикрытый. Столкнувшись с огнем миноносца все, кроме Пудова, и, возможно, второго топмачтовика Богачева атаковали с дальней дистанции, но лейтенант Пудов не свернул с боевого курса и добился успеха, правда, за него летчику пришлось заплатить своей жизнью. Что же касается «Суматры» (9280 брт), то немцы вновь ввели теплоход в строй, а после войны передали его Голландии.

Вслед за ситяковской в воздух поднялась группа Орленко. На этот раз она действовала более слаженно и добилась определенного успеха. Предоставим слово самому ведущему:

«Второй удар в тот же день наша группа нанесла по конвою, обнаруженному в открытом море. Конвой состоял из четырех транспортов, шедших в охранении эсминца и тральщика. Подбитого в первом полете И.И. Репина заменил командир 2-й эскадрильи майор Б.К. Ковалев. Я и мой ведомый топмачтовик Г.А. Зубенко атаковали головной транспорт водоизмещением в 8000 тонн. Торпеда и бомбы попали в цель, и судно затонуло. Вторая пара (ведущий Ковалев, ведомый Ремизов) успешно атаковала еще один крупный транспорт, который тоже, по наблюдениям экипажей, затонул».

Вот как рисуется эта же атака по немецким материалам (книга «Минные заградители»: Kutzleben K., Schroeder W., Brenneke J. Minenschiffe 1939-1945. Herford, 1982):

«Утром 22.9.1944 минные заградители «Бруммер» и «Линц» снова покинули якорную стоянку у маяка Пакерорт для перехода на рейд Палдиски. Положение на суше обострилось... По приказу командующего эвакуацией минные заградители должны были сразу выйти на запад, так как Ревель был уже оставлен. Портовые сооружения были взорваны. В 13.00 «Бруммер» и «Линц» получили от штаба 9-й дивизии охраны приказ конвоировать войсковой транспорт «Малага» вместимостью 2146 брт, который направлялся в Готенхафен. Он имел на борту 900 солдат и имущество вермахта.

В 15.00 конвой вышел из Палдиски для перехода на запад. Хотя оба минных заградителя имели на борту мины, они составили охранение.

В 16.22 в точке 59°30' N, 23°32' E на малой высоте атаковали подошедшие с севера четыре «Бостоны». Минные заградители открыли оборонительный огонь из тяжелых и легких зенитов. Первая атакующая машина на расстоянии 3000 м сбросила отчетливо наблюдавшуюся торпеду. Однако торпедный след обнаружен не был, предположительно торпеда затонула. Машина отвернула на восток. Три других «Бостоны» неуклонно сохраняли курс на «Малагу» и минный заградитель «Линц». Непосредственно перед транспортом наблюдался сброс двух похожих на торпеды предметов. Машины повернули на восток и отлетели на север.

С «Малаги» доложили: «Машина вышла из строя, нуждаюсь в буксире» (согласно немецким документам, судно пострадало от близких разрывов трех бомб, в результате чего возникли течи в 3-м и 4-м трюмах, а также вышла из строя машина. Из документов 51-го мтап следует, что успеха добился мл. лейтенант Зубенко. — прим. М.М.).

Большому соединению требовалась помощь малых кораблей. Между тем при очень благоприятной и спокойной метеорологической обстановке минный заградитель «Линц» попытал-



Немецкий транспорт «Суматра», тяжело поврежденный топмачтовиком лейтенантом Пудовым 22.9.1944

ся взять «Малагу» на буксир. Первая попытка успехом не увенчалась, так как трос лопнул. Однако вторая попытка с более сильным буксирным тросом удалась. В 18.00 конвой с «Малагой» на буксире продолжил движение на запад со скоростью 8 узлов. При этом к конвою присоединились тральщик «М 293» с кораблем ПВО «FJ 25» изпереди шедшего соединения.

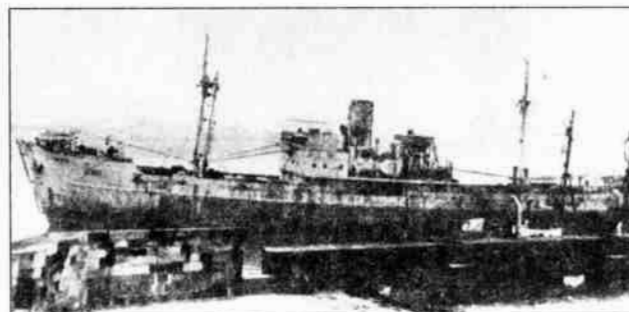
Во время воздушной атаки корабли подверглись обстрелу из бортового оружия. На «Линце» имелось три легкораненых. На «Малаге» один человек был выброшен за борт. Он был спасен шлюпкой «Бруммера». «Бруммер» сам при открытии огня имел разрыв ствола 1-го орудия. 3-е орудие не могло стрелять из-за груза мин на кормовой палубе. Таким образом, из тяжелых зенитов корабля в обороне участвовало только 2-е орудие. Чтобы при новой атаке ввести в действие также и 3-е орудие, командир разрешил сбросить за борт с кормовой палубы 11 мин UMA.

В результате взрыва «Малага» имела течь. Вода поступала в трюмы №3 и №4. Машина вышла из строя из-за разрыва трубки, так же как генератор, размагничивающее и рулевое устройство, компас. Проникающая в судно вода вычерпывалась принятыми на борт солдатами ведрами на цепях.

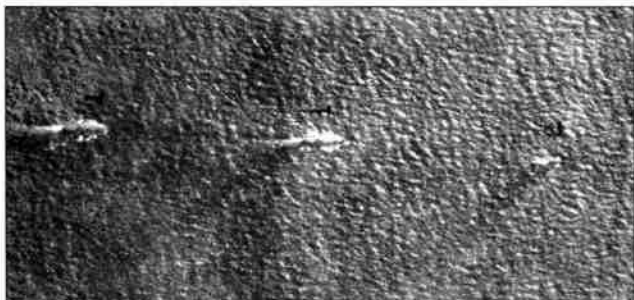
В 21.17 буксирный трос лопнул. Однако в это время «Малага» ввела в строй один из котлов и смогла идти собственным ходом в 8 узлов. Помощь находившегося при конвое и без того относительно слабого буксира не требовалась».

К вечеру 24-го и это судно достигло Готенхафена, но ввести в строй до конца войны немцы не успели.

Участие в срыве эвакуации приняли и летчики 1-го полка. В их зоне деятельности оказались конвои, вышедшие из Таллина 21-го числа в числе первых. К рассвету полк имел в готовности два торпедоносца и пять топмачтовиков из состава 1-й эскадрильи. Первый конвой был обнаружен разведчиком 15-го орап вскоре после рассвета в 06.37. Ударная группа, ведомая лейтенантом Васильевым (один торпедоносец и три топмачтовика, 12 истребителей), поднялась в воздух только спустя четыре часа. Ей удалось счастливо миновать линию фронта



Немецкий транспорт «Малага», тяжело поврежденный топмачтовиком младшим лейтенантом Зубенко 22.9.1944



Конвой транспорта «Муро» («Моего»), атакованный группой самолетов 1-го гмтап. На нижнем снимке хорошо видно как загоревшийся «Муро» покинул свое место в строю. Снимки сделаны самолетом-разведчиком 15-го орап



(правда, топмачтовик мл. лейтенанта Воробьева вернулся из-за неполадок) и обнаружить свою цель в 26 милях юго-западнее Виндавы. И в этом случае атака производилась с ходу, но, ввиду слабости эскорта (единственный старый миноносец «Т 139») и ошибок при построении ордера (все корабли и суда шли в кильватерной колонне), она увенчалась успехом. По докладу летчиков, и торпеда, сброшенная Васильевым с дистанции 400 м, и одна из ФАБ-500, сброшенная мл. лейтенантом Ивановым, попали в войсковой транспорт «Муро» (5272 брт). На судне начался сильный пожар, который вызвал панику и объяснил отсутствие борьбы за живучесть. Через 55 минут после атаки судно затонуло.

По немецким данным на «Муро» находилось около 2000 человек, в том числе 89 членов экипажа, 700 — 750 раненых сол-

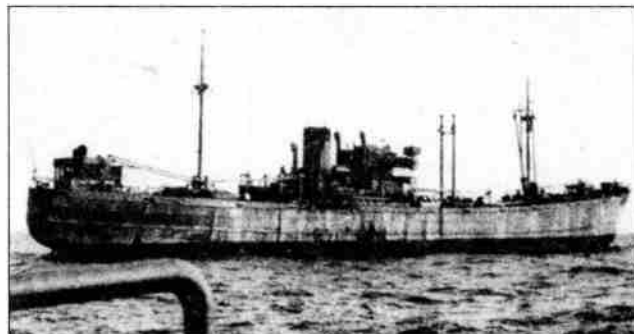
дат вермахта и эстонские беженцы. Последние относились и к персоналу медицинского госпиталя, и к военным, и к беженцам. Судам конвоя, принявшим активное участие в спасательных работах, удалось спасти около 800 человек. «Муро» стало первым, но далеко не последним немецким судном, погибшим на Балтике со столь крупными человеческими жертвами. Для нас же этот успех оказался совершенно бескровен. К сожалению, группа из трех «Бостонов» и восьми «яков», вылетевшая вслед за первой вскоре после перелета линии фронта, оказалась перехвачена двумя эскадрильями истребительной группы III/JG 51. Значительное численное превосходство позволило немцам сбить все три А-20 и один Як-9 ценой четырех сбитых вражеских истребителей (по нашим данным). Возможно, группа и не понесла бы таких потерь, если бы ее ведущий совершил бы не второй в своей жизни боевой вылет, а его ведомые — первый. Тем не менее общий итог дня сложился явно в нашу пользу. В течение 22 сентября в результате 24 вылетов топмачтовиков и торпедоносцев и ценой потери четырех машин с экипажами нам удалось потопить один и тяжело повредить три крупных транспорта, что по своим результатам во всех отношениях превосходило суммарные показатели первого полугодия 1944 г.!

В последующие два дня оба полка продолжали действовать по транспортам, осуществлявшим эвакуацию из Эстонии, в результате чего копилка побед 51-го полка пополнилась каботажным судном «Мейерсledge» (838 брт), совершавшим одиночный рейс из Курессааре (Моонзундские острова) в Пярну и потопленного пятеркой топмачтовиков, возглавляемой Орленко. 1-й полк после предыдущих неудач сосредоточил свое внимание на одиночных крейсерских полетах, но реальных успехов на этом поприще не добился.

С эвакуацией Таллина и началом борьбы за Моонзундские острова претерпела некоторые изменения и конфигурация вражеских коммуникаций. Ненадолго основным перевалочным пунктом грузов для группы армий «Север» стала Рига, кроме того, ежедневно по несколько крупных транспортов с боеприпасами и маршевым пополнением прибывало в административный центр Моонзундских островов Курессааре (после потери немцами Курессааре 7 октября — в бухту Мынту на полуострове Сырве). Туда же ежедневно из Виндавы ходили конвои быстроходных десантных барж. Передовые части 8-й армии Ленинградского фронта высадились на островах 29 сентября. У противника не хватало сил, чтобы удерживать весь Моонзундский архипелаг, но германское командование решило сохранить в своих руках полуостров Сырве, поскольку его потеря значительно осложнила бы снабжение Риги и контроль за Ирбенским проливом. Позже, когда Рига была уже потеряна, Гитлер не хотел сдавать Сырве, опасаясь, что сразу после этого войска Ленинградского фронта форсируют пролив и высадятся на побережье Курляндии.

Условия деятельности минно-торпедной авиации заметно изменились. Отпала необходимость преодоления линии фронта, что раньше являлось одной из основных причин потерь. Поскольку фронт упирался в море восточнее Риги, торпедоносцы 1-го гмтап теперь после взлета в Паневежисе летели на север и выходили в Рижский залив через свою территорию. В большинстве случаев цель для атаки они находили еще в заливе, в то время как воздействие на конвои на маршруте Готенхафен — Либава заметно ослабло.

Главные силы немецкой 9-й дивизии охранения «переселились» в порты Курляндского полуострова Либаву и Виндаву. У этих баз, а также в Ирбенском проливе была организована система дозоров, постоянная служба траления, а в начале октября после выхода на просторы Балтики наших подводных лодок — и группы охотников за ними. Огневая поддержка приморского фланга армии на полуострове Сырве осуществлялась группами артиллерийских барж, тральщиками, миноносцами, а в периоды особенно ожесточенных боев — крупными надводными кораблями 2-й боевой группы Кригсмарине.



Германский транспорт «Муро», потопленный торпедоносцем лейтенантом Васильевым и топмачтовиком младшим лейтенантом Ивановым 22.9.1944



«Бостоны» 1-го гмтап готовятся к вылету, сентябрь 1944 г. (фото из архива О.А. Белайчука)

Прибрежная полоса от Либавы до Риги оказалась насыщена большими и малыми боевыми кораблями, причем все они имели многочисленное и современное зенитное вооружение. Штурмовая авиация, традиционно разряжавшая боевые порядки вражеских дозоров, в начале октября перебрасывалась на аэродромы Эстонии и своими действиями могла охватить только северную часть Рижского залива. Действовать в таких условиях торпедоносцам было весьма непросто.

Наглядным примером этого может служить случай с теплоходом «Вартеланд» (6783 брт). Этот довольно крупный войсковой транспорт утром 26 сентября сел на мель в западной части Ирбенского пролива, немного не дойдя до Курессааре. Судно пропороло двойное днище, на нем обнаружилась сильная течь, и все попытки снять его с мели ничем не увенчались. В охранение транспорта вступил сторожевик «V 1603», в то время как десяток быстроходных барж 24-й десантной флотилии приступили к разгрузке судна. Эти работы находились в самом разгаре, когда в 10.45 28 сентября теплоход обнаружила наша воздушная разведка. Любопытно отметить, что пилот разведчика установил, что судно движется 6-узловой скоростью курсом 260 градусов. Это много говорит и о подготовке летчика, и об условиях наблюдения, которое пришлось вести с большого расстояния из-за опасения мощного зенитного огня с четырех сторожевых кораблей (в их число кроме «V 1603» летчик включил и буксиры). Барж в этот момент рядом с «Вартеландом» не было, либо пилот разведчика не придал им внимания. После передачи в штаб 1-го гмтап этой информации там решили, что для уничтожения судна достаточно выслать один торпедоносец в сопровождении трех топмачтовиков, что и было сделано. Обнаружив транспорт на старом месте в сопровождении сторожевиков и 11 БДБ, ведущий группы лейтенант Яскин решил не вносить изменений в план удара и уж тем более отказываться от атаки хорошо защищенной цели. Впоследствии это было поставлено ему в вину штабом полка. У молодого летчика просто не хватило подготовки и уверенности, чтобы принять самостоятельное решение. Результат оказался плачевен. При попытке сблизиться с целью на дистанцию 600 м самолеты подверглись ураганному обстрелу. Впоследствии в полковом месячном отчете записали:

«Только беззаветная преданность советской Родине, презрение к смерти и упорство в достижении намеченной цели принесли победу, но ценой гибели трех экипажей». Увы, но на самом деле победы не было.

Флагштурман 51-го мтап майор Заварин Григорий Антонович. Трагически погиб 29.9.1944, удостоен звания Героя Советского Союза посмертно

Летчики не только не смогли потопить «15 000-тонный» транспорт, но даже поразить его осколками или огнем из пулеметов. «Бостон» лейтенанта Сенюгина врезался в воду в 300–500 м от цели, мл. лейтенант Иванов с горящим левым мотором сел в море в 4–5 км от берега, Воробьева — в 10 км. Данных противника о том, что кого-либо из авиаторов подняли из воды, нет. На этом история «заколдованного транспорта» не закончилась. На следующий день погодные условия значительно ухудшились, что позволило выслать на задания лишь одиночные экипажи для «свободной охоты». Единственным самолетом, вылетевшим от 51-го мтап, стал «Бостон» командира полка Ф.А. Ситякова. После продолжительного поиска он наткнулся на злосчастный «Вартеланд». В условиях низкой облачности летчику удалось произвести атаку внезапно, но она же затрудила определение элементов движения цели и прицеливание (по-видимому, летчик стрелял с упреждением, в то время как цель продолжала стоять на мели). Торпеда прошла мимо, безрезультатным оказался и зенитный огонь. На следующий день судно сняли с мели, и после ремонта оно плавало в Восточной Балтике до конца войны. Меньше повезло торпедоносцу. При возвращении он попал в полосу низкой облачности с туманом и при пробивании облаков врезался в воды Копорского залива. Чудом спасся только стрелок-радист Черкашин, а командир полка и штурман полка Заварин погибли. Новым командиром 51-го мтап стал И.Ф. Орленко.

В первую декаду октября действия продолжали осуществляться по уже описанной схеме. В первые дни небольшие группы наших самолетов атаковали несколько хорошо защищенных конвоев в Рижском заливе, но не добились при этом сколько-нибудь значимых успехов. Обе стороны несли потери только от пушечно-пулеметного огня, но по понятным причинам для наших летчиков такой обмен являлся не слишком выгодным. Между 1 и 6 октября от зенитного огня погибло четыре «Бостона» с экипажами, включая экипаж мл. лейтенанта Зубенко, имевшего на своем счету повреждение «Малаги» и участие в потоплении «Мейерсledge». Потери немцев в личном составе оказались примерно такими же. От пулеметного обстрела пострадал транспорт «Мальгаш», сторожевой корабль «V 5901», а плавбатарея «Параат» из-за повреждения топливного насоса встала в пятидневный ремонт. Не увенчался успехом и налет четверки 51-го полка на буксирный конвой в Ирбенском проливе 9 октября. Единственное потерянное немцами плавсредство — землечерпалка «Баггер 3», — по-видимому, стала жертвой утреннего удара штурмовиков. Вообще же для немцев 9 октября стало поистине «черным» днем. В этот день впервые в массированных налетах на корабли и суда в Рижском заливе приняли участие штурмовики 9-й и 11-й шад, совершившие 135 самолетов-вылетов. Противник оказался совершенно неготовым к такому повороту событий, в результате чего на дно, кроме землечерпалки, пошли транспорт «Иллер» (3290 брт), «Инге Кристоферсен» (1353 брт), «Марие

Командир 51-го мтап майор И.Ф. Орленко (фото из архива О.А. Белайчука)





Результаты атаки топмачтовика мл. лейтенанта Ермишкина на немецкий конвой в Ирбенском проливе 9.10.1944 (фото из архива О.А. Белайчука)

Зидлер» (438 брт) и «Эльбинг I» (466 брт), получили повреждения два тральщика КФК и сторожевик. После этого случая немцам пришлось отказаться от использования транспортных судов для снабжения своего гарнизона на Сырве и в дальнейшем осуществлять все перевозки только на БДБ.

5 октября войска 1-го Прибалтийского фронта после скрытой перегруппировки с рижского направления нанесли внезапный и мощный удар в направлении Мемеля. Наступлению сопутствовал полный успех. Германское командование не успело перебросить на этот участок свои силы и воспрепятствовать выходу советских соединений к берегу Балтийского моря 10 октября. Главные силы группы армий «Север» оказались изолированными на Курляндском полуострове. Чтобы не допустить взятия советскими войсками Либавы, немцам пришлось перевести на это направление значительные силы из-под Риги, которая пала после ожесточенных аррьергардных боев 13–15 октября. Мемель противнику тогда удалось отстоять, несмотря на два ожесточенных штурма нашими войсками в течение октября. Город и небольшая территория вокруг него удерживалась немцами до 28.1.1945.

Очевидно, что очередное изменение начертания линии фронта открывало новые перспективы действий авиации на коммуникациях противника, и командование КБФ не замедлило ими воспользоваться. Уже 11 октября 21 «Бостон» 51-го мтап перелетел с аэродрома Клопицы в Паневежис. Погода на следующий день не очень благоприятствовала полетам, но командование, обрадованное перспективой применения оеих полков, по данным воздушной разведки, в течение дня отправило в полеты восемь А-20 от 1-го авиаполка и 10 от 51-го.

Первым вылетела группа от 1-го мтап в составе двух торпедоносцев и четырех топмачтовиков. В расчетном месте цель обнаружена не была — по всей вероятности, этому помешала низкая облачность. Ведущий решил возвращаться на аэродром, в процессе чего группа попала в густой туман и рассыпа-

лась на пары. После посадки не досчитались машин мл. лейтенантов Муравьева и Крылова, судьба которых так и осталась невыясненной. Практически одновременно над морем появилась звено самолетов 51-го полка, ведомое ст. лейтенантом Тимофеевым. Пилоты сразу же наткнулись на группу целей, опознанную как «крупный транспорт в сопровождении тральщика и одного-двух сторожевых кораблей». Плохая погода и стереотип мышления, заставлявший классифицировать все цели как корабли конвоев, помешали произвести идентификацию правильно. На самом деле впервые в наши прицелы попала 2-я боевая группа крупных надводных кораблей Кригсмарине (тяжелые крейсера «Принц Ойген», «Лютцов», эсминцы «Z 25», «Z 35», «Z 36», четыре миноносца), специально сформированная для артиллерийской поддержки приморского фланга германской армии. Уже второй день эти корабли обстреливали наши войска в районе Мемеля, и командир группы вице-адмирал Тиле всерьез опасался, что с улучшением погодных условий 12-го его корабли станут мишенями для мощных ударов советской авиации. Вместо этого соединение подверглось лишь случайному налету четырех «Бостонов» — советская разведка не смогла обнаружить соединение противника, вследствие чего удары по нему никто не организовывал. Несмотря на это атака звена Тимофеева чуть было не увенчалась успехом. Самолеты попали под сильный обстрел с дальней дистанции (по ним вел огонь даже главный калибр «Ойгена» и «Лютцова») и не смогли прорвать охранения крейсеров. На пути самолетов оказался эсминец «Z 25». Топмачтовики прочесали его пулеметным огнем, который хотя и не вызвал потерь в личном составе, но стал причиной течи из топливных цистерн. Кораблю с трудом удалось уклониться от одной из двух сброшенных торпед, которая прошла в 3–5 м от борта. Вскоре выяснилось, что в результате столкновения с неизвестным подводным предметом получил повреждение левый винт. По мнению командира эсминца, этим предметом скорее всего являлась вторая торпеда. Вечером 12-го 2-я боевая группа вернулась в Готенхафен для пополнения боезапаса и на следующий день снова вышла к Мемелю. «Z 25» среди кораблей не оказалось — он вышел из строя на безнадёжный срок. К сожалению, в ходе атаки погиб топмачтовик, пилотировавший мл. лейтенантом Зборовским. По наблюдениям других летчиков, в ходе атаки он зацепился крылом за мачту «сторожевого корабля» и упал в воду. Немцы считали, что машина была сбита зенитным огнем.

Вслед за звеном Тимофеева для поиска кораблей противника вылетело звено Борисова. Как и группа 1-го полка, оно попало в плотный туман, и повернуло на обратный курс. И в этом случае одна из пар не вернулась в Паневежис. Спустя сутки выяснилось, что потерявший ориентировку «Бостон» Ермишкина сел на другом аэродроме, но машину лейтенанта Николаева так и не нашли. Поскольку истребители Люфтваффе не претендуют на воздушные победы над «Бостоном» в эти сутки, остается предположить, что все три пропавшие без вести машины стали жертвами столкновений с землей. Дело в том, что между Паневежисом и берегом Балтийского моря в районе Мемеля находилась так называемая Тяльшайская возвышенность, достигавшая в отдельных точках высоты 194 м над уровнем моря. Если в районе Паневежиса высота облачности достигала 100 м (а это было весьма распространенным явлением в октябре и ноябре 1944 г.), то над возвышенностью земля и облака практически смыкались. Следовало быть очень опытным или просто удачливым пилотом, чтобы при попытке определиться по наземным ориентирам не врезаться в землю. Увы, в этот период в минно-торпедной авиации далеко не каждый пилот оказывался удачливым, а число опытных сократилось до минимума.

Последней 12 октября на выполнение боевого задания вылетела пара в составе торпедоносца Богачева и топмачтовика Кралько. В 10 милях юго-восточнее Либавы пара обнаружила конвой. Дальнейшее В. Кортальс описывает следующим обра-



Эскадренный миноносец «Z 25»

зом: «Госпитальное судно «Рюген» и пароход «Браке», охраняемые сторожевиком «V 307» и миноносцем «Т 196», находились на пути в Либаву... В 12.47 четыре «Бостоны» подлетели к конвою, два атаковали конвой, а два других (немцы приняли за «Бостоны» истребители сопровождения. — прим. М.М.) отвернули на север. Целью атаки являлся миноносец. Одна машина пролетела над кораблем и при этом была поражена огнем 37-мм орудия. В результате обстрела самолет задымился, его гибель казалась неизбежной. В этой бедственной ситуации самолет подлетел к «Браке» и сбросил три бомбы со смертельными последствиями.

Одна бомба вывела из строя рулевое устройство, другие убили 70 человек, 20 пропало без вести. 100 легко и тяжело раненных стояли на верхней палубе или внутри судна. Несмотря на катастрофическую ситуацию на борту «Браке», конвой сохранил свою скорость, движение было продолжено без существенного промедления».

К этому необходимо добавить, что на борту «Браке», которое числилось у немцев госпитальным судном и имело соответствующие опознавательные знаки, согласно журналу боевых действий группы армий «Север», перевозился маршевый батальон, сформированный из личного состава Кригсмарине, причем, по информации из этого документа, потери немцев составили около 200 убитых и 90 раненых. Совершенно очевидно, что успеха добился мл. лейтенант Кралько, заплативший за его достижение своей молодой жизнью. Вообще же 12 октября стало последним в 1944 г. днем массового применения торпедоносцев и бомбардировщиков на морских коммуникациях противника. Совершив 18 самолето-вылетов, мы тяжело повредили транспорт и легко эсминец, но потеряли пять самолетов с экипажами.

На протяжении последовавшего месяца интенсивность боевой деятельности минно-торпедной авиации пошла на убыль. Облачность высотой 100—300 м ограничивала видимость до 1—3 километров. Групповые полеты в таких условиях теряли всякий смысл, поскольку не могли обеспечиваться воздушной разведкой, а дистанция обнаружения цели, как правило, уступала той, с которой следовало производить развертывание для атаки. Командованию дивизии пришлось ограничиться посылкой на коммуникации противника одиночных «охотников». Согласно отчету 1-го гмтап, в течение октября для групповых ударов, по данным разведчиков состоялось 26 самолето-вылетов, шесть пришлось на крейсерство парами, а остальные 80 — на одиночную охоту. Статистика 51-го мтап показывала, что процент групповых вылетов в нем был гораздо большим, но почти все из них пришлось на первую половину месяца. Во вторую половину полк совершил лишь 18 вылетов, причем с 16 по 27 октября их не было вообще. В своих мемуарах И.Ф. Орленко писал, что, «как ни горько в этом признаться, но свободный ночной поиск оставался в полку слабым местом до конца войны. Редко



Заправка «Бостоны» 1-го гмтап на аэродроме в Паневежисе, 1944 г. (фото из архива О.А. Белайчука)

удавалось визуально, без радиолокационного обеспечения, обнаружить и атаковать боевые корабли и транспорты врага». Как это обычно бывало с мемуарами советского периода, автор «поскромничал»: слабым местом в полку оставались одиночные полеты в любое время суток при сколько-нибудь сложных метеоусловиях — лишь экипажи командиров эскадрилий и некоторых командиров звеньев могли ориентироваться в подобной обстановке, да и то не всегда. Так, например, 14 октября пропал без вести командир 1-й эскадрильи 51-го полка капитан Михайлова, который только 6 октября вступил в должность после перевода из ВВС Тихоокеанского флота.

Казалось, более успешно складывалась боевая деятельность в этот период у летчиков гвардейского авиаполка. Потерь в крейсерских вылетах они не имели, а по докладам, в течение октября потопили 14 транспортов противника общим водоизмещением 82 000 т. На самом же деле только 23 из 86 крейсерских вылетов завершились атаками. Очень часто летчики возвращались, потеряв ориентировку или не обнаружив цели на маршруте из-за крайне ограниченных условий видимости. В таких условиях поиск, основанный исключительно на визуальном наблюдении, мог иметь успех разве что случайно. Проблему могло решить только оснащение радиолокацией, что с успехом подтвердил командир 1-го гмтап Борзов в крейсерском полете 15 октября.

Утром того дня казалось, что погода позволит применить авиацию массированно. Разведчики обнаружили цели, после чего 51-й мтап поднял в воздух для группового крейсерства восемь «Бостонов», а 1-й — семь. Интересно отметить, что группа 1-го гмтап, вылетевшая для атаки крупного конвоя, состояла из трех топмачтовиков, двух низких и двух высотных

Погодные условия в IV квартале 1944 г.

	дни			ночи		
	летные	ограниченно летные	нелетные	летные	ограниченно летные	нелетные
октябрь	8	15	8	10	9	12
ноябрь	3	11	16	3	8	19
декабрь	10	10	11	8	4	19
Всего	21	36	35	21	21	50

Изменение уровня подготовки экипажей МТА КБФ во 2-м полугодии 1944 г.

Дата	всего экипажей	1-й гмтап		всего экипажей	51-й мтап	
		в т.ч. боевых	в т.ч. летающих ночью		в т.ч. боевых	в т.ч. летающих ночью
1.7.1944	13+7	9+7	9+7	26	26	14
1.10.1944	17+7	10+3	5+3	17	15	-
1.1.1945	21+17	11+17	8+7	27	27	7



**Командир 2-й эскадрильи
51-го мтап майор
Б.Е. Ковалев (фото из
архива О.А. Белайчука)**

торпедоносцев. Увы, низкая облачность, встреченная экипажами над морем, не позволила опробовать новый для Балтики метод комбинированной атаки. Самолеты обоих полков повернули на базу, причем одно из звеньев 51-го мтап заплутало, вышло на территорию противника и при пересечении линии фронта потеряло одну машину от обстрела с земли.

После этого во второй половине дня 1-й гмтап отправил на «свободную охоту» пять А-20. В их число входила и оснащенная РЛС «Гнейс-2» машина Борзова (пилот — Борзов, штурман — флаг-штурман 1-го гмтап Котов, оператор РЛС — начальник связи полка ст. лейтенант Иванов). К этому времени метеословия еще более ухудшились: облачность — 10 баллов, высота нижней кромки — 50—100 м, видимость — от 100 до 500 м. После взлета в 14.34 летчик повел самолет по маршруту Паневежис — Екабпилс — Айнажи — о. Муху — о. Сааремаа. От Сааремы пилот повернул на юго-запад и с включенным радаром полетел в направлении побережья Померании. Полет продолжался уже более трех часов, когда в 17.40 в точке 54.42 с.ш./16.20 в.д. на дистанции 35 км на экране прибора удалось получить отметку в виде дуги. Дальнейшее сближение осуществлялось по курсу, указываемому оператором радара. Конвой в составе трех транспортов удалось обнаружить лишь в тот момент, когда до судов оставалось не более 500—800 м. Без промедления Борзов выбрал в качестве цели средний транспорт водоизмещением 8000 т и длиной 160 м, «однотрубный, двухмачтовый, надстройки спереди и сзади трубы, борта окрашены черным цветом». С дистанции 400 м была сброшена торпеда. Через 25—27 секунд после этого, по утверждению членов экипажа, наблюдался большой силы взрыв в центральной части корпуса, а спустя 15 минут при совершении четвертого круга над местом атаки — только носовая часть судна. Несмотря на все эти живописные подробности, приходится констатировать, что реально попадания достигнуть не удалось. Более того, противник вообще не зафиксировал этого нападения. По-видимому, так же как и во всех других атаках в сложных метеословиях, летчику не удалось правильно определить элементы движения цели, а возможно, и выдержать высоту сбрасывания, что предположительно привело к взрыву торпеды в момент приведения. Таким образом, не вызывает сомнения, что радар значительно упрощал решение задачи по обнаружению цели, но не мог компенсировать ошибки, допущенные при прицеливании. Как и прежде, в этом вопросе все оставалось в руках летчика и зависело прежде всего от его теоретической обученности и практической тренировки. Увы, в ходе ведения боевых действий в обоих полках практические тренировки ходовыми торпедами по кораблям-целям не проводились.

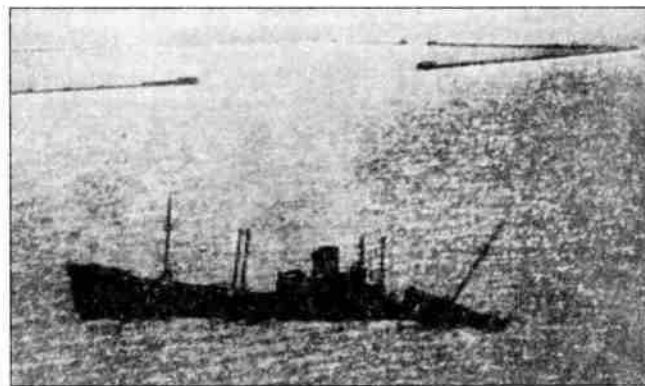
Последней крупной акцией балтийской минно-торпедной авиации в октябре стало участие в ударе по Либаве 30-го числа. Вообще, тема налетов на эту крупную военно-морскую базу и главный порт питания группы армий «Север» в последние месяцы войны заслуживает отдельного крупного исследования. Здесь мы лишь отметим, что первый удар по Либаве состоялся еще 16 сентября, а налет 30 октября стал уже шестым по счету. Он, как и два предыдущих рейда, 27 и 28 октября, проводился в после директивы Наркома ВМФ №НШ/1022, которой требовалось «действия авиации КБФ целеустремить по морским коммуникациям Прибалтики и по транспортам в портах Либавы, Виндавы» и во взаимосвязи с наступлением войск 1-го и 2-го

Прибалтийских фронтов на Курляндском полуострове (16 октября — 7 ноября). Казалось, еще одно усилие, и вражеская группировка в Курляндии разделит судьбу немецкой 17-й армии, полгода тому назад сброшенной в море с Крымской земли. Увы, этого не произошло. Не последнюю роль в провале наших планов сыграли неудачи многочисленных попыток заблокировать порт и уничтожить находящиеся в нем транспорты.

К 27 октября в штабе ВВС КБФ на основании изучения опыта трех первых налетов разработали типовой план «Арктур-1», рассчитанный на участие в ударе двух авиационных дивизий — 8-й минно-торпедной и 11-й штурмовой, которая с 25-го числа базировалась на аэродром Паланга в 65 км южнее Либавы. Суть плана заключалась в одновременной атаке кораблей во внутренней гавани силами пикировщиков 12-го гпбап и в аванпорте силами группы топмачтовиков и одного штурмового авиаполка, в то время как другой штурмовой полк отвечал за подавление зенитной артиллерии. Каждому из ударных полков придавались истребители в соотношении 1:1 с ударными машинами. Этого, по расчетам составителей плана, вполне хватило бы для подавления единственной истребительной авиагруппы Люфтваффе II/JG 54, базировавшейся на аэродроме восточнее Либавы.

Плохая погода над тьяльшайской возвышенностью помешала топмачтовикам принять участие в ударе 27 и 28 октября. Утром 30-го синоптики дали хороший прогноз, воздушная разведка обнаружила в порту 15 транспортов и 8 эскортных кораблей, после чего подготовка к вылету развернулась в полную силу. Под каждый из восьми выделявшихся для участия в ударе «Бостонов» подвесили по одной ФАБ-1000 и одну ФАБ-500, заправили с учетом боевой нагрузки. Вскоре после полудня топмачтовики поднялись в воздух. Их маршрут пролегал над Ригой, затем шел Рижским заливом до южной оконечности полуострова Сырве, далее на юг на удалении примерно 20 миль вдоль побережья Курляндии. На аванпорт Либавы самолеты заходили с севера на юг, с последующим уходом в море в юго-западном направлении. Время «Ч» назначили на 13.50.

Выход на цель был осуществлен строго по плану. Развернувшись строем фронта и преодолевая мощный зенитный огонь, топмачтовики атаковали суда, находившиеся на внешнем рейде и в аванпорту. По докладам, ведущий группы командир 2-й эскадрильи майор Ковалев и мл. лейтенант Репин потопили два крупных транспорта в аванпорту, а мл. лейтенант Богачев — 8000-тонный транспорт на внешнем рейде. Подтверждается только последний доклад. В результате прямого попадания ФАБ-1000 была оторвана кормовая оконечность у транспорта «Финланд» (5251 брт). Это судно тяжело пострадало от пожара и взрыва груза боеприпасов при налете союзной авиации на Штеттин 30.8.1944, и его ремонт был признан нецелесообразным. В начале октября пароход решили отбуксировать в Усть-Двинск, чтобы при отступлении из



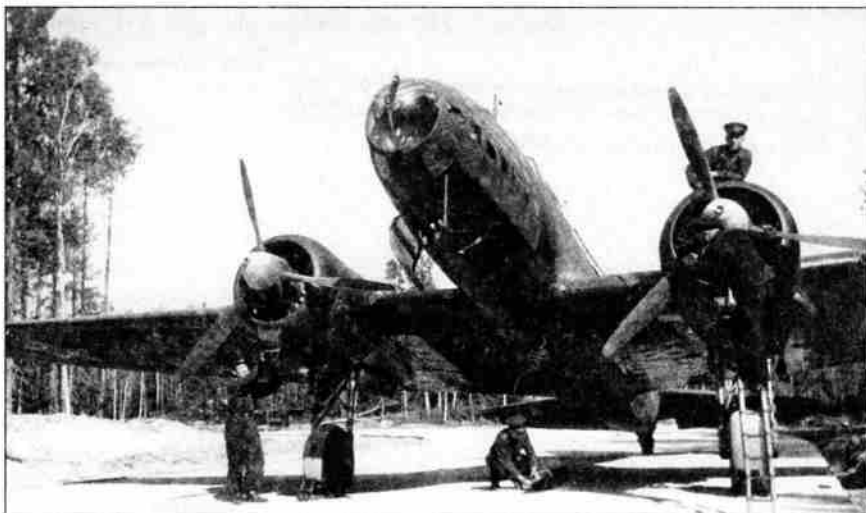
Затонувший на мелководье у аванпорта Либавы германский транспорт «Финланд»

Подготовка к вылету Ил-4 1-го гмтап, 19.9.1944 (фото из архива О.А. Белайчука)

Риги затопить его на судоходном фарватере. Из этой затеи ничего не вышло, поскольку город пал раньше, чем «Финланд» достиг Либавы. Несостоявшийся брандер поставили на внешнем рейде в одной миле севернее мола, где он и получил попадание тяжелой авиабомбы. Судно переломилось в районе 4-го трюма и село на грунт на мелководье. После войны остов транспорта разобрали на металл. Этот относительный успех стоил нам взорвавшегося в воздухе топмачтовика мл. лейтенанта Кузьмина. Серьезно пострадал и самолет ведущего. С большим трудом Ковалев дотянул его до нашего побережья и посадил машину на воду в 20 метрах от берега. К счастью, весь экипаж остался жив, хотя штурман и стрелок получили при приводнении серьезные травмы. Потери топмачтовиков могли бы оказаться и большими, если бы немецкие истребители не ввязались в бой с пикирующими бомбардировщиками, атаковавшими суда в гавани. Зенитной артиллерии и перехватчикам без собственных потерь удалось сбить десять Пе-2 и три истребителя. Попадания бомб, сброшенных со штурмовиков и пикировщиков, получили только два транспорта. Узнав о потере в течение 27–30 октября в небе над Либавой 31 самолета, Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов приказал временно от дальнейших налетов воздержаться и заминировать подходы к базе с воздуха.

Минная война в IV квартале 1944 г. велась бессистемно и с гораздо меньшим размахом, чем в летние месяцы. Отчасти это объяснялось малым количеством оставшихся в строю 3-й эскадрильи 1-го гмтап самолетов типа Ил-4, которые в этот период стали основными постановщиками мин. Не хватало и опытных пилотов, которые могли бы в сложных метеоусловиях или ночью выставить мины в заданном районе. 2 октября четыре Ил-4 вылетели на постановку в Ирбенский пролив. Три самолета сбросили девять мин А-5 в проливе, четвертый вернулся, попав в сложные метеоусловия. Второе и последнее в этом месяце минирование имело место в ночь на 7 октября. В первом вылете «ильюшин» капитана Клименко сбросил три А-5 у Либавы, но во втором его перехватило звено «Фокке-Вульф». Летчик избежал от мин над сушей, но уйти от преследователей все равно не удалось — их очереди подожгли машину. Выпрыгнуть с парашютами удалось только летчику и штурману. Они приземлились в разных местах и с территории противника выходили самостоятельно. В ноябре на постановки (все у Либавы) произвели всего восемь вылетов. Пилоты обоих «Бостонов», попав в сложные метеоусловия, задачу не выполнили, в то время как шесть одиночных вылетов одного Ил-4 (4, 13, 17, 22, 23 и 26 ноября) имели своим результатов 13 выставленных А-5.

Столь незначительная по своему суммарному объему деятельность имела поразительный эффект. 31 октября взрыв произошел под буксиром «Либау I», который противнику удалось спасти. Утром 1 ноября у входного буя на двух минах подорвался транспорт «Варте» (4922 брт). Размагничивающая обмотка судна вышла из строя во время предшествующего налета на Либаву. Немцам удалось удержать судно на плаву и отбуксировать его в порт. Менее удачлив оказался пароход «Шиффбек» (2158 брт). Он пытался проскочить в базу под покровом ночи, имея на борту важный военный груз (22 полевых и 17 зенитных орудий, 1800 единиц стрелкового оружия, 250 т железнодорожных материалов и зимнее обмундирование), но после взрыва под килем быстро затонул. 20 ноября подорвал-



Подготовка к подвеске торпеды 45-36АН под А-20 лейтенанта Гагиева, 1-й гмтап, сентябрь 1944 г. (фото из архива О.А. Белайчука)



Германские транспорта «Варте» (вверху) и «Шиффбек» (внизу), подорвавшиеся на минах, выставленных ВВС КБФ у входа в Либаву в ноябре 1944 г.



Минные постановки МТА КБФ во 2-м полугодии 1944 г.

Месяц	Число вылетов Ил-4+А-20	у Таллина и Палдиски	у Усть- Двинска	Районы постановок у Либавы и Виндавы	Ирбенский пролив	другие районы	аварийно в море и на сушу	Боевые потери
7.44	30+74	13 АМГ 1 АМД-1000 32 АМД-500 2 А-1-4 37 А-5	3 АМГ 33 АМД-500 15 А-1-4	-	-	4 АМГ 16 АМД-500	3 АМГ	5
8.44	1+19	26 А-5	-	-	-	8 А-5	2 А-5	-
9.44	30+0	9 А-5	-	36 А-5	33 А-5	-	-	-
10.44	6+0	-	-	3 А-5	9 А-5	-	3 А-5	1
11.44	6+2	-	-	13 А-5	-	-	-	-
12.44	14+42	-	-	53 АМД-500 60 А-5	-	-	2 АМД-500	-
Итого	87+137	13 АМГ 1 АМД-1000 32 АМД-500 2 А-1-4 72 А-5	3 АМГ 33 АМД-500 15 А-1-4	53 АМД-500 112 А-5	42 А-5	4 АМГ 16 АМД-500 8 А-5	3 АМГ 2 АМД-500 5 А-5	6

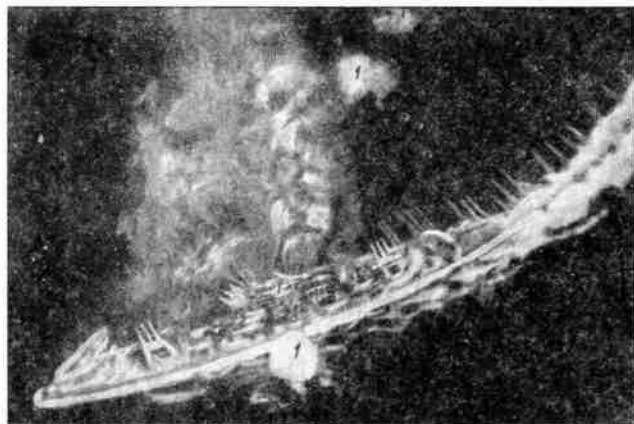
ся уже знакомый нам «Вартеланд» (6783 брт), спустя пять дней — на двух минах танкер «Мемельланд» (6236 брт; поврежден в ходе налета на Либаву 27 ноября, не вступил в строй до конца войны). Наконец, 29-го подорвался и сел на грунт пароход «Макс Борнхофен» (1312 брт), с грузом боеприпасов и продовольствия. Необходимо отметить, что все эти потери пришлось на период т.н. первой и второй «курляндских битв» — решительных попыток войск 1-й и 2-го Прибалтийских фронтов ликвидировать Курляндский «котел». Причиной столь высоких потерь оказались не хитроумные установки приборов срочности (от 12 до 48 ч) и кратности (не более чем на 3 импульса), а слабость немецких сил траления, которые в тот момент были в основном сконцентрированы в Ирбенском проливе и понесли серьезные потери при обеспечении перевозок на полуостров Сярве. Эта гипотеза прекрасно подтверждается результатами декабря, когда немецкие силы были перегруппированы, а штурмовики стали оказывать на них меньшее воздействие из-за ухудшившихся метеоусловий. Хотя в этот месяц наши самолеты в результате 49 вылетов выставили у Либавы 58 А-5 и 41 АМД-500, никаких дополнительных потерь противнику нанести не удалось.

Погода в течение первой половины ноября была настолько скверной, что вылеты торпедоносцев практически прекратились. Лишь избранным экипажам 1-го гмтап удавалось слетать на вражеские коммуникации, но не добиться там реаль-

ных успехов. Некоторое улучшение произошло лишь с 15-го числа. В этот день командование дивизии попыталось нанести тройкой топмачтовиков 51-го мтап удар по транспортам в Мемеле. Из-за низкой облачности предварительная разведка с воздуха не производилась. Расчет делался на то, что в такой крупной базе цели найдутся без труда, но он не оправдался. В результате звено сбросило бомбы на мол, нанеся ему лишь незначительные повреждения.

Утром 18 ноября советские войска перешли в решительное наступление на полуострове Сярве. Предыдущее, пришедшее на 20-е числа октября, закончилось неудачей по ряду причин, одной из которых стало вмешательство кораблей 2-й боевой группы Кригсмарине. Наше командование учло уроки боев за полуостров в конце октября, когда выяснилось, что противник поддерживает свои войска крейсерами. Для их уничтожения действовавшая в Рижском заливе 9-ю штурмовую авиационную группу усилили эскадрией пикировщиков и полуэскадрией (6 А-20) топмачтовиков из состава 51-го мтап. В течение операции по изгнанию противника с Сярве — последние немецкие части эвакуировались отсюда в ночь на 24-е — полуэскадрилья нанесла четыре групповых удара, в которых совершила 12 самолетов-вылетов. Более интенсивному применению топмачтовиков препятствовала погода, исключившая их действия между 20 и 22 ноября включительно. С учетом того, что одни и те же группы немецких кораблей с небольшими интервалами по времени последовательно атаковывались волнами советских самолетов, вычленив вклад А-20 51-го мтап из общих результатов крайне затруднительно. Хотя летчики доложили о потоплении трех миноносцев и одной быстроходной десантной баржи, максимум, на что они могут реально претендовать, так это на повреждение артиллерийской баржи «АФ 5» днем 18 ноября. При налете на эту же группу барж на следующий день зенитным огнем был сбит «Бостон» мл. лейтенанта Гусева.

23-го звено из трех «Бостонов» было поднято в воздух для атаки тяжелого крейсера «Адмирал Шеер», обстреливавшего наши войска из района западнее Сярве. Обстановка в районе цели оказалась весьма непростой. Непосредственно перед топмачтовиками в атаку на крейсер вышла восьмерка Пе-2, но ее контратаковало два десятка вражеских «Фокке-Вульфов», поспешно поднятых в воздух противником после того, как крейсер обнаружила наша воздушная разведка. В воздухе закипело ожесточенное сражение. На боевом курсе тройку топмачтовиков атаковали четыре истребителя и летающая лодка ВВ-138 из состава противолодочного охранения эскадры. В этой сложной обстановке ведущий группы не стал выходить в атаку на крейсер, который вел огонь по самолетам из всех



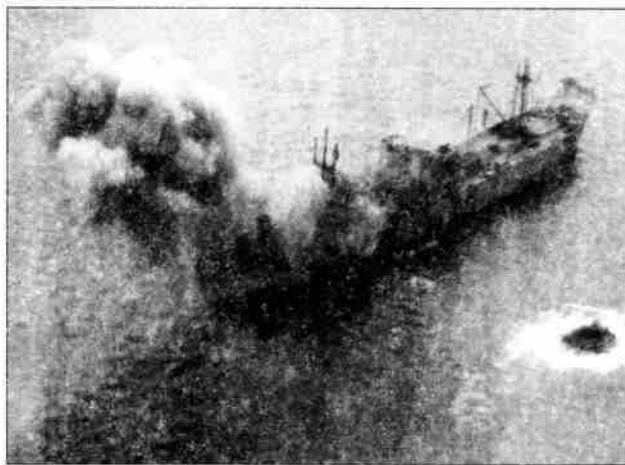
Советская авиация атакует тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» 23.11.1944



Летчики 1-го гмтап, удостоенные звания Героя Советского Союза указом от 5.11.1944: командир звена 2-й эскадрильи лейтенант Шишков Михаил Федорович; штурман звена лейтенант Бабанов Иван Дмитриевич; штурман эскадрильи капитан Лорин Михаил Васильевич

орудий, а решил атаковать два шедших за ним в кильватер миноносца. В охранении крейсера находилось шесть кораблей этого класса из состава 2-й и 3-й флотилий, так что понять, кого именно атаковали наши летчики невозможно. Доподлинно известно лишь то, что попаданий не было, хотя мл. лейтенант Каткин и доложил, что сумел поразить одной ФАБ-500 первый корабль. Как чудо можно воспринимать тот факт, что ни один из наших самолетов в этой атаке не был сбит.

Что же касается участия в операции главных сил дивизии, то оно ограничилось безрезультатным вылетом шести торпедоносцев и пяти топмачтовиков 1-го гмтап днем 18 ноября. Корабли 2-й боевой группы, проводившие в тот день учения в Данцигской бухте, остались не обнаруженными, и наши самолеты вернулись в Паневежис. В вылетах 23-го они не участвовали. В отчетах дивизии этот факт объяснялся плохой погодой в районе аэродрома, которая не позволила бы летчикам вернуться на базу. Почему нельзя было сесть на другом аэродроме, например в том же Пярну, откуда действовала полусэскадрилья Тимофеева, отчеты умалчивают. Совершенно очевидно, что такая пассивность объяснялась крайне слабым руководством боевыми действиями в Ирбенском проливе со стороны штаба ВВС КБФ, который всецело переложил ответственность за них на штаб 9-й шад. Последний не располагал силами, достаточными хотя бы для нанесения серьезных повреждений тяжелым кораблям противника, в результате чего нашим войскам еще не раз пришлось страдать от их огня.



Немецкий транспорт, атакованный на рейде Либавы штурмовиками 11-й шад, 27.11.1944

В декабре масштабы боевой деятельности на коммуникациях противника по сравнению с ноябрем увеличились незначительно. Хотя погода несколько улучшилась, выяснилось, что противник в очередной раз изменил трассы движения конвоев и режим движения по ним. Главными портами, снабжавшими немецкие анклавы в Курляндии и под Мемелем, оставались Данциг и Готенхафен. Расстояние между базами суда успевало преодолеть в течение продолжительного зимой ночного времени. Либаву снабжали по двум маршрутам: либо в течение ночного перехода из Мемеля, либо суточного из Данцига. В последнем случае суда выходили из Данцигской бухты курсом на север к южной оконечности шведского острова Готланд. Этот участок маршрута нигде не приближался к базе в Паневежисе ближе чем на 400 км. Достигнув Готланда с наступлением темноты, суда поворачивали на восток и до утра оказывались в Либаве. Проводка конвоев из Либавы осуществлялась в обратном порядке — суда выходили с наступлением темноты и к утру выходили за пределы эффективного радиуса действия нашей авиации. Эта схема оставалась действующей до конца войны с той лишь разницей, что с марта 45-го, когда в ходе Восточно-Померанской операции наши войска изолировали с суши немецкие войска на берегах Данцигской бухты, главным снабжающим курляндскую группировку портом стал Свиномунде.

Первую декаду месяца по погодным условиям осуществлялись только вылеты на «свободную охоту». Все они заканчивались безрезультатно. 7 декабря на базу не вернулся «Бостон» лейтенанта Васильева. Только сейчас удалось выяснить обстоятельства гибели летчика. Из немецких документов они рисуются следующим образом: утром тех же суток советская подводная лодка «Щ-309» (командир — капитан 3 ранга П.П. Ветчинкин) торпедировала в районе маяка Ужава немецкий транспорт «Норденхамн» (4592 брт; затонул на мелководье в 1,5 милях от Виндавы 9 декабря), совершавший переход из Либавы в Виндаву. Судно получило тяжелые повреждения. На помощь ему германское командование выслало из Либавы буксир

Командир звена 2-й эскадрильи 1-го гмтап старший лейтенант Васильев Николай Федорович. Погиб в бою 7.12.1944



«Нордлихт» в сопровождении сторожевого корабля «V 1606». Примерно в 12.50 по московскому времени отряд подвергся атаке одиночного А-20, который в упор всадил в сторожевик свою торпеду. К несчастью, на боевом курсе самолет оказался буквально изрешечен зенитным огнем и рухнул в море. Спустя десять минут вслед за ним на дно ушел и сторожевой корабль, на котором погибло 13 вражеских моряков. Победа над «V 1606» стала третьей и последней для Николая Федоровича Васильева, уничтожившего меткими торпедными ударами «Хохзее» и «Муро». Увы, его реальные успехи оказались заслонены мнимыми заслугами других летчиков.

С начала второй декады погода улучшилась, что позволило привлечь для наведения торпедоносцев воздушную разведку. По вышеизложенным причинам разведчикам редко удавалось застать суда противника в море, но даже тогда, когда это происходило, ударные звенья далеко не всегда находили цель. В этой ситуации естественным стало «сползание» районов поиска самолетов-разведчиков и «охотников» в район Данцигской бухты и к побережью Восточной Померании, где перевозки осуществлялись достаточно интенсивно и в дневное время. Вторым выгодным моментом действия в этом отдаленном от Паневежиса на 350—450 км районе стало отсутствие здесь частей вражеской истребительной авиации. Сократить же дистанцию до вражеской коммуникации попытались перебазированием 28 декабря части 51-го мтап на аэродром Паланга, который находился на самом берегу Балтийского моря в 207 км западнее Паневежиса.

Первый групповой удар по данным воздушной разведки у берегов Данцигской бухты состоялся 12 декабря. В этот день германское командование выслало звено тральщиков на помощь транспорту «Розе», потерпевшему аварию у берегов Готланда. При выходе из бухты тральщики подверглись атаке четверки «Бостонов». Увы, наши летчики стереотипно приняли групповую цель за конвой и храбро вышли на нее в атаку. Заградительный огонь, как обычно, оказался весьма эффективен. Он не только сорвал прицельное торпедо- и бомбометание, но и уничтожил торпедоносец мл. лейтенанта Резникова. Один из топмачтовиков на обратном пути сел в Паланге и впоследствии был списан из-за серьезных боевых повреждений. Ущерб противной стороны ограничился тремя моряками, ранеными пулеметным огнем на тральщике «М 522». 19 декабря для атаки другого конvoja вылетело уже восемь «Бостонов». Четыре из них попали в облачность с высотой нижней кромки 100 м и повернули обратно, два других сделали то же из-за неполадок. В атаку вышла только оставшаяся пара, которая безуспешно сбросила торпеды по одному из четырех «транспортов». По случайному стечению обстоятельств спустя 13 минут этот же «конвой» атаковала пара «охотников» 1-го полка, доложившая о повреждении одного транспорта бомбой. Реально и в том и в другом случае под удар попала противолодочная группа, возглавлявшаяся тяжелой плавбатарей «Йост». Группа отделалась легким испугом. Наконец, 29 декабря звено «охотников» 1-го гмтап атаковало другую противолодочную группу в районе маяка Риксхейф. Охотник «Uj 121» (бывший спасательный катер Люфтваффе FLB 5501) получил повреждения в результате близкого взрыва бомбы. Хотя во всех этих случаях немцы потерь не понесли, они придали новой в этом районе угрозе весьма серьезное значение, но для того, чтобы как-либо ее парировать, сил у них не имелось.

К сожалению, минными постановками и действиями на коммуникациях боевая деятельность минно-торпедной авиации в декабре не ограничивалась. Мы говорим «к сожалению» потому, что этим третьим видом действий стали новые налеты на Либаву, в которых без существенных результатов мы понесли весьма чувствительные потери.

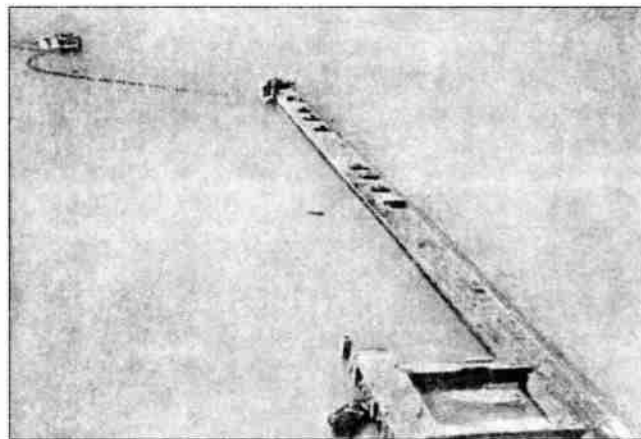
Как мы уже писали ранее, 31 октября Н.Г. Кузнецов приказал воздержаться от дальнейших ударов по порту и заминировать его с воздуха. Тем более удивительным кажется то, что в конце ноября командование ВВС КБФ решило вернуться к

прямому воздействию. Делалось это, вне всякого сомнения, в связи, начавшейся 21 ноября «второй курляндской битвой», в ходе которой 1-й Прибалтийский фронт предпринял неудачную попытку прорваться и захватить Либаву. 22 и 27 ноября из-за плохой погоды налеты на базу осуществлялись исключительно силами 11-й штурмовой авиадивизии. Затем в действиях наземных войск наступил перерыв в связи с необходимостью обеих сторон пополнить крайне истощенные части и дожидаться, когда почва высохнет и замерзнет после шедших в конце месяца проливных дождей. Новое наступление двух советских фронтов началось на рассвете 21 декабря, но еще за неделю до того командование 1-го Прибалтийского фронта, проанализировавшее причины провала двух предыдущих наступлений, предложило морякам провести совместную воздушную операцию по уничтожению судов в Либаве. Это отчасти подтверждается тем фактом, что несколько ударов по базе нанесли и бомбардировщики 3-й воздушной армии фронта, добившиеся, кстати сказать, заметно больших успехов, чем морская авиация.

В период наступившего на других направлениях затишья немцы значительно усилили ПВО Либавы, особенно прикрывавшую его зенитную артиллерию. К декабрю она состояла из 34-го армейского зенитно-артиллерийского полка трехдивизионного состава, 712-го отдельного морского зенитного дивизиона и двух отдельных зенитных батарей — всего 44 88-мм, 4 75-мм, 60 37-мм и 48 20-мм пушек. Противник учел уроки налета 30 октября и установил значительное количество орудий на молах, ограждавших аванпорт. Например, на северном молу было установлено четыре 88-мм орудия и шесть счетверенных 20-мм «фирлингов». Ко всему этому следует добавить большое количество малокалиберных зенитных орудий, установленных на находившихся в порту кораблях и судах. Зенитная артиллерия обеспечивалась четырьмя радиолокационными станциями орудийной наводки, кроме того, имелось еще две станции дальнего обнаружения воздушных целей, а также служба радиоперехвата, прослушивавшая переговоры наших самолетов в воздухе. На близлежащем аэродроме продолжала базироваться истребительная группа II/JG 54, насчитывавшая на 1 декабря 37 «Фокке-Вульфов».

Чтобы преодолеть такую оборону, требовался продуманный замысел, предусматривавший выделение значительных сил для обеспечения удара. Мы же продолжали эксплуатировать старый типовый план «Арктур-1». Естественным результатом этого стала трагедия, разыгравшаяся в небе над Либавой 14 декабря.

Вкратце события развивались так: поскольку мероприятия по достижению внезапности удара не предусматривались (в штабе ВВС считали возможным добиться успеха не использованием внезапности, а по «принципу силы»), первые группы



Огневые позиции малокалиберных зенитных орудий на оконечности северного мола Либавы

штурмовиков, прибывшие для подавления зенитных батарей, по нашим данным, были встречены 35—40 истребителями противника. Часть штурмовиков оказалась сбита, в их числе машина командира 47-го шпб Героя Советского Союза полковника Н.Г. Степаняна (вторично удостоен звания Героя посмертно). Следующими в 14.15 атаковали штурмовики 8-го гшпб (суда в аванпорту) и пикировщики 12-го гпбпб (суда в гавани). Если пикировщики, освобождавшиеся от бомб с высоты 2200—2600 м, потерь не имели, то штурмовики, столкнувшись с неподавленными батареями, потеряли в тот день многих боевых товарищей. Поврежденных зенитным огнем добивали «Фокке-Вульфы». В результате из 40 участвовавших в ударе Ил-2 на базу не вернулось 11, а еще два разбились в результате повреждений при посадке! В 14.19, как раз тогда, когда атака штурмовиков закончилась, с севера аванпорт атаковала семерка А-20 51-го мтап (один из вылетевших самолетов сел в Риге из-за неполадок матчасти). Весь зенитный огонь моментально сосредоточился на них. Первой еще до сброса бомб упала в воду ближайшая к берегу машина, пилотируемая мл. лейтенантом Ликомидовым. Уже после атаки рухнул следующий по счету левофланговый «Бостон» мл. лейтенанта Соболева. Машина Ермишкина тяжело пострадала от многочисленных попаданий, но молодой пилот сумел дотянуть на ней до Паланги, где после посадки она была благополучно списана. К счастью, к моменту появления топмачтовиков на большинстве немецких истребителей уже кончились боеприпасы и топливо. После выхода из атаки группу попытались перехватить только шесть «Фокке-Вульфов», один из которых, по нашим данным, был сбит 16 «яками» сопровождения. По результатам бомбометания Борисов и Мифтахудинов доложили о потоплении транспорта в 8000 т, а Репин и Кулинич — по 4000-тонному каждый.

Хотя точных немецких данных нет, можно с большой долей уверенности утверждать, что удар летчиков 51-го мтап не достиг цели. Несмотря на то что в результате массированного налета сели на грунт транспорта «Оттерберг» (1923 брт; погибло 120 лошадей), «Клара Л.М. Русс» (1610 брт) и «Боре VI» (1455 брт), ни один из них, насколько известно, не получил попадания ФАБ-1000 и ФАБ-500, которыми бомбили топмачтовики. Взрыв таких бомб просто рвал бы небольшие транспорта пополам, подобно тому, как это произошло с «Финландом» в октябре, а все три судна, напротив, вскоре были подняты противником и вновь введены в строй. Кроме того, в этом же налете получили повреждения пароходы «Лютехорн» (1953 брт) и «Труде Шюнеманн» (1260 брт). Во второй половине дня порт атаковали самолеты 3-й воздушной армии, сумевшие потопить

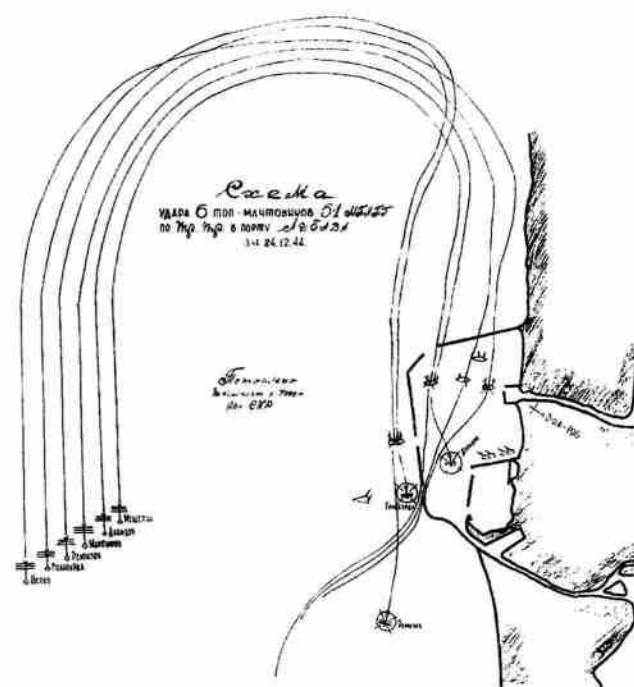


Схема атаки топмачтовиков 51-го мтап на суда на рейде Либавы 22.12.1944

пить транспорта «Минна Кордс» (951 брт; полностью выгорел), «Эрика Шюнеманн» (1177 брт; взлетел на воздух после детонации 800 т боеприпасов), танкер «Инка» (470 брт; выгорел и перевернулся), повредить транспорта «Лаппланд» (7644 брт) и «Мазурен» (2383 брт).

Не удовлетворившись результатами, достигнутыми 14 декабря, командование ВВС КБФ решило 22-го — на второй день наземной операции — повторить удар. Единственным отклонением от плана «Арктур» стало введение в состав обеспечивающих удар сил эскадрильи 1-го гмтап, которым предстояло вспомнить работу горизонтальных бомбардировщиков в попытке вывести из строя Либавский аэродром. Этот удар пришелся на 13.36 — примерно за 10 минут до времени «Ч», т.е. нанесения главного удара по судам. Поскольку самолеты заходили со стороны моря на высоте 3500 м, можно не сомневаться, что к моменту их подлета на аэродроме уже не оставалось исправных истребителей. Пять из них пытались атаковать группу на боевом курсе, но, попав в зону огня своей зенитной артиллерии, вышли из боя. Всего наши летчики сбросили на взлетную полосу одну ФАБ-1000, 10 ФАБ-500 и 12 ФАБ-250, но не следует думать, что применение такого количества крупных авиабомб дало необходимый эффект. По признанию самих же пилотов, давно не практиковавшихся в бомбометании с больших высот, бомбы первого звена упали в 4—5 км восточней аэродрома, второго — на северной кромке летного поля и только третьего — в его восточной части. Возможно, эти бомбы имели отношение к гибели «Фокке-Вульфа», разбившегося при взлете — единственной признанной немцами потере

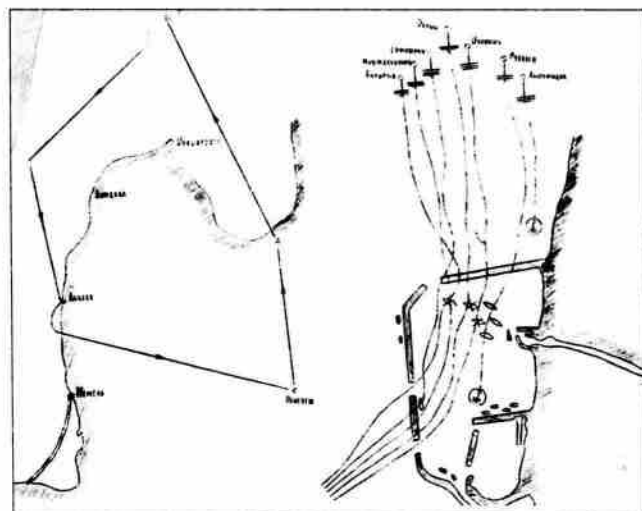


Схема атаки топмачтовиков 51-го мтап на суда на рейде Либавы 14.12.1944

Пилот 51-го мтап лейтенант М.В. Ремизов, экипаж которого погиб при налете на Либаву 22.12.1944



II/JG 54 при отражении налетов 14 и 22 декабря. Несмотря на большую высоту, с которой осуществлялось бомбометание, зенитной артиллерии удалось подбить два «яка» и «Бостон» ведущего группы Героя Советского Союза ст. лейтенанта Шишкова (удостоен звания указом от 5.11.1944). При посадке у него не выпустилось шасси. Машина оказалась разбита, но экипаж, к счастью, не пострадал.

Этого счастья не оказалось у группы топмачтовиков 51-го мтап. Из-за боевых потерь, понесенных 14-го, наряд обеспечивающих подавление ПВО штурмовиков уменьшился, а их действия стали гораздо осторожнее. Зенитную артиллерию они не подавили, в результате чего на боевом курсе один за другим были сбиты три из шести А-20 группы и один Як-9 эс-корта. Четвертый самолет разбился при посадке, еле-еле перетянув за линию фронта. Один из членов его экипажа погиб. Если летчика топмачтовиков в чем-то и повезло, так это в отсутствии внимания со стороны немецких истребителей, которые в тот день собирали кровавую дань с 12-го гвардейского полка. Они сбили пять «пешек», шестую уничтожили немецкие зенитчики. Пять перехватчиков попытались было атаковать уцелевшие А-20, но их без труда отразили 14 «яков» эс-корта. По докладом экипажей, ведущий группы капитан Мещерин и погибший мл. лейтенант Давыдов потопили транспорт в 8000 т, лейтенант Носов и погибший лейтенант Ремизов — по сторожевику. Возможно, под сторожевиками подразумевались 16-метровый «таможенный крейсер» «Репортер» и 51-тонный полицейский катер «SW 31» — единственные жертвы воздушного налета 22 декабря, за который нам пришлось заплатить гибелью 11 самолетов и жизнями трех десятков авиаторов. Подводя же итоги этих воздушных ударов, тяжело удержаться от того, чтобы не процитировать слова самого командира 51-го мтап И.Ф. Орленко, написанные им, правда, по поводу минных постановок:

«Анализируя операции на постановку мин, приходишь к выводу, что зачастую у нас, командиров, при принятии решения не всегда присутствовала здоровая творческая мысль. Ведь каждый бой — это прежде всего творчество. Практика войны подсказывала: нельзя повторять несколько раз один и тот же прием. В каждом бою должно быть что-то новое, не похожее на предыдущее. Даже самая мудрая тактика, но уже не раз примененная, становится шаблоном».

Вот за это пристрастие к шаблонам нам и пришлось заплатить в Либаве сверх всякой меры.

Подводя итоги боевой деятельности балтийской минно-торпедной авиации во второй половине 1944 г., хотелось бы начать с положительного. Несомненно, масштабы и интенсивность действий значительно увеличились, боевые успехи стали систематическими. Вкупе со штурмовой авиацией и начавшими действовать в последнем квартале подводными лодками МТА оказывала значительное влияние на обстановку на коммуникациях противника. Вражеские перевозки серьезно затруднились, но полностью их прервать не удалось, даже те ближайшие, по которым снабжалась курляндская группировка. Впрочем, мировой опыт показывает, что решение этой задачи силами одних ВВС удавалось добиться только в исключительных случаях. Одним из главных предварительных условий этого являлся длительный период хорошей погоды и малая про-

должительность темного времени суток, которая бывает только летом. В 1944 г. такой период пришелся на месяцы, когда аэродромы МТА еще находились на большом удалении от коммуникаций врага, что значительно затрудняло боевую деятельность и исключало нанесение массированных воздушных ударов по данным воздушной разведки.

Выгодные условия для нанесения ударов по коммуникациям появились только в августе, и наше командование попыталось незамедлительно реализовать эту возможность. Увы, реальные успехи намного уступали ожиданиям. Противнику удалось в кратчайшее время принять ряд контрмер (организовать противодействие на маршруте развертывания, прикрыть наиболее важные отряды кораблей и конвои истребителями), которые фактически парализовали действия 1-го мтап. Значительный успех, достигнутый в период проведения Таллинской операции, был кратковременен и объяснялся нехваткой у противника эскадронных сил в условиях массовой эвакуации. Начавшийся со второй половины октября период плохой погоды развел противников в разные углы ринга и отодвинул окончательное выяснение отношений еще на 4 месяца.

В расматриваемый период МТА КБФ могла бы действовать гораздо эффективнее, если бы ей удалось избавиться от ряда серьезных недостатков:

Во-первых, повысить меткость стрельбы торпедами, которая на протяжении всего периода находилась на крайне низком уровне. Из 190 выпущенных по противнику торпед в цель попало лишь четыре, что составляло чуть больше 2%. Именно поэтому совершенно бесполезной тратой времени и сил стала «свободная охота» — даже когда летчики ночью или в условиях ограниченной видимости добивались внезапности, их торпеды все равно проходили мимо цели. Основная причина такой результативности, безусловно, заключалась в слабой практической подготовке летчиков, что особенно подчеркивалось тем фактом, что три из четырех попаданий приходились на одного летчика — Н.Ф. Васильева. Точность бомбометания топмачтовиков находилась на более высоком уровне, что объяснялось сравнительной простотой этого метода по сравнению с торпедометанием. Не случайно 11 из 15 пораженных целей приходятся именно на топмачтовиков. В то же время атаки транспортов «RO 22», «Суматра», «Малага» и госпитального судна «Браке» ясно свидетельствуют, что попадания одной, пусть и тяжелой, авиабомбы оказывалось недостаточно для потопления судна тоннажем более 1000 брт.

Во-вторых, требовалось сократить уровень своих потерь, которые, даже несмотря на только эпизодическое противодействие истребительной авиации противника, во второй половине 1944 г. выросли до уровня 1 погибший самолет на 15 самолето-вылетов. Главной причиной утрат во всех отчетах называлось неумение летчиков совершать противозенитный маневр при групповых ударах, осуществлявшихся на высоте бреющего полета. Особенно часто гибли по этой причине молодые летчики. Лишь единицы из них дорастали до следующих должностей, в результате чего подпитка кадров командиров звеньев и эскадрилий шла за счет необстрелянных ВВС ТОФ. Тактическая подготовка значительной части летчиков и штурманов полка упала до нижней отметки. Именно поэтому большинство летчиков, добившихся успехов, погибли в ходе этой же или следующей атаки — их не научили поражать про-

Боевая работа самолетов МТА ВВС КБФ во 2-м полугодии 1944 г.

Квартал	1-й мтап		51-й мтап		Всего
	III	IV	III	IV	
Всего с/в	371	296	221	190	1078
в т.ч. с/в торпедоносцев и топмачтовиков	283	216	140	183	822
сброшено торпед по целям	99	32	36	23	190
в т.ч. с/в на минные постановки	73	64	81	7	225
выставлено мин	130	118	137	13	398
общие потери (в т.ч. в вылетах для ударов по судам)	33 (28)	9 (5)	20 (13)	22 (11)	84 (57)



«Бостон», совершивший вынужденную посадку на своей территории

тивника и при этом самим оставаться в живых. И если вина за неотработанность индивидуального противозенитного маневра и точность торпедной стрельбы лежит на авиационных училищах и запасном авиаполку, то слетанность и маневр в составе звена могли быть отработаны только в боевой части. Насколько известно, ни 1-й гмтап, ни 51-й мтап, за исключением периодов подготовки к боевым действиям и переформирования, такие тренировки не проводили. Отсутствие групповой слетанности тормозило и тактику, поскольку без нее одновременная атака одной цели более чем двумя топмачтовиками привела бы к подрывам на своих же бомбах. И все же во второй половине 1944 г. наша минно-торпедная авиация впервые достойно показала себя именно как род авиации ВМФ и доказала, что силы и средства, затраченные на ее создание, были жертвованы не зря.

Торпедные и топмачтовые атаки МТА КБФ во 2-м полугодии 1944 г.

Дата (время)	число и тип сам. *	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
30.6 (23.26)	1 A-20 (51 ап)	Виноградов	ок	центральная часть Финского залива	группа ТЩ «М 460», «М 3137», «М 3127», СКР «V 315», «V 1704»	1 АН	промах	+ 1 A-20 (Виноградов)
1.7 (00.05)	1 A-20	Тарасов	ок	устье Финского зал.	ОТР/?	1 АН	+ ТР 3500/промах	
1.7 (00.15)	3 A-20 (топ; 51 ап)	Филимонов, Шилкин, Сачко	гк	бух. Колпи-лахт	неск. кор./группа герм. МЗ	ФАБ	= ПЛБ, ТР 1200, неск. СКА/промах	
1.7 (00.55)	1 A-20 (топ; 51 ап)	Сафронов	ок	р-н о. Хобулайд (58.57/23.21)	ОТР-я/?	ФАБ	= ТР 2000/промах	
1.7 (00.48)	1 A-20	Гептнер	ок	57°42,4' / 22°4,0'	СКР «V 313»	1 АН	промах	+ 1 A-20 (Гептнер)
2.7 (00.50)	1 A-20	Смольков	ок	11 м юж. о. Эре	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
2.7 (00.45)	1 A-20	Турбин	ок	14 м сев. о. Осмуссар	ОТР/?	1 АН	промах	
5.7 (11.53)	2 A-20 (топ; 51 ап)	Пономаренко, Шилкин	гк	59.33 с.ш./26.44 в.д.	КОН (3 ТР, 4 СКР)/ СКР «V 1705», бук. «Полип», СКА «ОRe 15», СКР «V 307»	ФАБ	промах/ = СКР «V 1705» (ППО; = 3 чз)	
5.7 (13.33)	3 A-20 (51 ап)	Васильев, Грузиков, Карабасов	у-вр	р-н Маху	КОН (2 ТР, 8 СКР)/ ТЩ «М 14», «М 3», «М 423», «М 460», «М 443», «М 293», СКР «V 307», «V 315», «V 1704», «V 1709»	3 АН	+ 1 СКР/ = ТЩ «М 14» (ППО; = 1 чз)	
5.7 (16.10)	5 A-20 (топ; 51 ап)	Пономаренко, Шилкин, Гагиев, Рашевский, Конторовский	гк	7 м с-з Валасте (Нарвский зал.)	КОН (2 ТР, 7 СКР)/ тот же дозор	ФАБ	+ 1 СКР, = ТР 4000/ = ТЩ «М 3», СКР «V 307» (ППО; на СКР = 1 чз)	
5.7 (21.18)	3 A-20 (топ; 51 ап)	Михайлов, Сафронов, Баженов	гк	р-н о. Пуккио (60.27/27.43)	ОБК (2 СКР, 1 ТЩ)/ ТЩ «М 15», «М 18», «М 19»	ФАБ	+ 1 СКР/ = ТЩ «М-15» (ППО)	
10.7 (00.40)	1 A-20	Смольков	ок	15 м юж. б-ки Олег	КОН (1 ТР, 1 ТЩ)/ ТР «Дрехтдийк», СКР «V 310»	1 АН	+ ТР 5000/промах	
12.7 (00.40)	1 A-20	Евграфов	ок	25 м юж. о. Рухну	ОТР/?	1 АН	промах	
12.7 (00.47)	1 A-20	Пресняков	ок	13 м с-з о. Рухну	КОН (5 ТР)/?	1 АН	промах	
12.7 (22.37)	1 A-20	Шишков	ок	10 м сев. о. Рухну	КОН (2 ТР)/ ТР «Аделе Трабер», SAT «Нинбург»	1 АН	+ ТР 8000/промах	
12.7 (23.41)	1 A-20	Девяткин	ок	7 м вост. о. Рухну	ОТР/ ТР «Аделе Трабер»	1 АН	+ ТР 6000/промах	
12.7 (22.23)	1 A-20 (51 ап)	Захаров?	ок	57.43,08/22.21	SAT «Хелене»	1 АН	промах	+ 1 A-20
12.7 (22.57)	1 A-20	Борисов?	ок	Ирбенский прол.	ГС «Браке», «Мёринг», СКР «V 302»	1 АН	промах	+ 1 A-20
14.7 (21.48)	1 A-20	Евграфов	ок	14 м сев. о. Аэгна	ОТР/фин. ТР	1 АН	+ ТР 9000/промах	
15.7 (12.35)	2 A-20	Пресняков, Турбин (несброс)	гк	9 м ю-з о. Вайндло	ОТР/ ТЩ 1-я фл. ТЩ	1 АН	промах	
15.7 (12.48)	2 A-20	Ситяков, Девяткин	гк	16 м сев. о. Кери	ОБК (2 БДБ)/ группа БДБ 24-й фл.	2 АН	промах/ торпеды утонули при приводнении	
15.7 (13.50)	2 A-20 (топ; 51 ап)	Филимонов, Шилкин	гк	1,5 м юж. о. Вахтерпя	КОН (1 ТР, 1 ТЩ)/ кор. 14-й охранной фл.	ФАБ + 1 ТР 1500, 1 ТЩ/промах		
15.7 (14.16)	1 A-20	Михайлов	ок	Ирбенский прол.	ТР «Готенхоф», SAT «Хелене»	1 АН	промах	+ 1 A-20 (Михайлов)
15.7 (16.58)	2 A-20 (51 ап)	Николаенко, Гагиев	гк	10 м юж. о. Рухну	ОТР/?	2 АН	промах	
15.7 (17.10)	2 A-20 (топ; 51 ап)	Тихомиров, Сачко	гк	р-н о. Худен (60.20/26.14)	КОН (2 ТР, 3 ТЩ)/ 3 фин. ТР «Суомен Нейто», «Рауне», «Отто Х», СКР «Турсас»	ФАБ	+ ТР 2000/промах	
15.7 (17.40)	2 A-20 (51 ап)	Сафронов, Васильев	гк	10 м сев. м. Акменрагс	КОН (2 ТР)/ герм. ТР «Хохзее», «Таурогген»	2 АН + ТР 5000/+ ТР «Хохзее», 2245 брт (АН)		
16.7 (17.00)	4 A-20 (топ; 51 ап)	Пономаренко, Сачко, Шилкин, Тихомиров	у-вр	ВМБ Котка	ББО «Вяйнэмейнен»/ плавающая зенитная батарея «Ниобе»	8 ФАБ-1000 + ББО/ + «Ниобе» (ФАБ; совместно с Пе-2 12-го глбап)		+ 1 A-20 (Шилкин)
17.7 (03.37)	1 A-20	Пресняков	ок	8 м зап. м. Акменрагс	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 10000/промах	
18.7 (02.05)	1 A-20	Шишков	ок	24 м сев. м-ка Тахкуна	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ кор. 14-й охранной фл.	1 АН	+ ТР 4000/промах	

Дата (время)	Число и тип сам."	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
20.7 (12.12)	2 А-20	Шишков, Турбин	гк	6 м юж. м-ка	СЗ/ УК «Фухс»	2 АН	промах	
21.7 (15.00)	2 А-20	Пресняков, Турбин	гк	12 м ю-з м-ка	ОТР/ герм. ТН «Лиза Эсбергер», СКР «V 303»	2 АН	промах	
21.7 (18.20)	4 А-20 (51 ап)	Сафронов, Карабасов, Гагиев, Скавирский	гк	ю-в о. Рухну	КОН (6 ТР)/ герм. ТР «Ингрид Трабер», «Фила»	4 АН	промах	
22.7 (07.23)	4 А-20	Ситяков, Шишков, Пресняков, Турбин	гк	р-н о. Рухну	ОТР/ ТР «Хайдельберг»	4 АН	промах	
24.7 (15.33)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Тихомиров, Карабасов, Сачко, Ефименко	гк	зап. Виндавы	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ герм. ТР «Фила», «Нереус», LAT «Пр. Беатрикс»	2 АН, ФАБ	+1 ТР 7000, 1 СКР/ промах	+ 1 А-20 (Тихомиров)
25.7 (15.34)	1 А-20 (51 ап)	Николаенко	ок	р-н Порккала-Удд 59.58/24.24	ТЩ/ПЛБ и КАТЩ	ФАБ	+ ТЩ/ + фин. ПЛБ «Вильгула» и КАТЩ «Меркуриус» (ФАБ)	
25.7 (15.35)	3 А-20 (1 топ; 51 ап)	Скавирский, Токарев (не сброс), Конторовский	ок	13 м юж. о. Юссаре	КОН (2 ТР, 2 СКР)/ герм. ТР «Ландзее», «М. Зидлер», СЗ «Нетцлегер IX», СКР «V 303»	1 АН, ФАБ	промах	+ 1 А-20 (Конторовский)
26.7 (08.27)	4 А-20	Пресняков, Еврафов (не сброс), Турбин, Шишков	гк	Ирбенский прол.	КОН (3 ТР, 2 СКР, 2 ТЩ)/герм. ТР «Хайдельберг», «Кохолит», «Таурус», «Торас», «Ингрид Трабер», СКР «V 314»	3 АН	промах	
2.8 (03.41)	1 А-20	Филимонов	гк	Ирбенский прол. 57.28/21.24	КОН (1 ТР, 1 ЭМ)/ ? ТР «Изар», «Дрехтдийк», ЭМ «Z 25», «Z 36»	1 АН	промах	+ 1 А-20 (Сафронов; сбит до атаки)
8.8 (19.56)	3 А-20	Шишков, Турбин, Порожня	у-вр	р-н Овизи	КОН (4 ТР, 2 СКР)/герм. ТР «Лалланд», «Муро», «RO 22», SAT «Нинбург», СКР «VS 304»	3 АН	промах	
9.8 (01.05)	1 А-20 (51 ап)	Меркулов	ок	5 м с-з м. Юминда 59.46/25.03	КОН (2 ТР, 1 СКР)/ дозорная группа	1 АН	+ ТР 3000/ промах	
9.8 (21.00)	9 А-20 (2 топ., 1 шт)	Борзов, Кузнецов, Пресняков, Тарасов, Смольков, Турбин, Филимонов, Сачко, Николаенко	гк	20 м с-з Либавы	ОТР/ герм. ТР «Франкфурт»	6 АН, ФАБ	= ТР 2000/ промах	
13.8 (13.25)	4 А-20 (2 топ)	Гагиев, Токарев, Шишков, Баженов	гк	18 м зап. Мемеля	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ герм. ГС «Рюген», СКР «V 317»	2 АН	+ СКР/ промах	
13.8 (19.15)	4 А-20 (2 топ)	Гагиев, Сачко, у-вр Шишков, Токарев	у-вр	10 м зап. Мемеля	ОТР/ торпедолов «TF 11»	2 АН +/-	ТР 6000/+ «TF 11» (АН)	
15.8 (17.07)	3 А-20 (2 топ)	Пресняков, Сачко, Токарев	гк	25 м с-з Либавы	ОТР/ ПМЗ «Шнеербрехер 18»	1 АН	промах	
16.8 (18.30)	2 А-20 (топ)	Баженов, Токарев (не сброс)	гк	23 мили зап. Либавы	ОТР/?	ФАБ	+ ТР 8000/промах	
21.8 (06.25)	1 А-20	Шишков	ок	30 м ю-з Виндавы 57.53/20.47	КОН (2 ТР, 2 ТЩ)/ герм. ТР «Регина», SAT «Нинбург»	1 АН	+ ТР 5000/ промах	
21.8 (12.12)	4 А-20 (2 топ)	Тарасов, Гагиев, Турбин, Филимонов	гк	40 м зап. Либавы	ОТР/ СКР «V 302»	2 АН, ФАБ	+ ТР 3000/промах	
21.8 (16.54)	3 А-20 (2 топ)	Пресняков, Николаенко, Скрыбин	гк	40 м с-з Мемеля	ОБК (1 ПЛ, 1 СКР)/ герм. ПЛ «U 982»	1 АН, ФАБ	+ ПЛ/промах	
22.8 (15.00)	1 А-20	м-р Кузнецов	ок	20 м ю-з Мемеля	ОТР/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
22.8 (14.49)	1 А-20	Карабасов	ок	30 м ю-з Мемеля	КОН (1 ТР, 2 СКР, 3 ПЛ)/герм. ПЛ «U 1195», экспериментальный кор. «Инстер»	1 АН	+ ПЛ/ промах	
23.8 (10.55-11.05)	8 А-20 2 Топ, 2 шт	Тарасов, Порожня, Ефименко, Филимонов, Гагиев, Муравьев, Скрыбин	гк	35 м с-з Либавы	ОТР/ герм. ТР «Эшенбург» или СКР «V 303»	4 АН, ФАБ	промах	
24.8 (05.20)	1 Ил-4	Шаманов	ок	26 м ю-з Либавы	КОН (2 ТР)/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
24.8 (05.22)	1 Ил-4	Николаенко	ок	60 м зап Мемеля	КОН (2 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
24.8 (10.21)	5 А-20 (3 шт)	Смольков, Ефименко, Николаенко, Скрыбин, Гатошня	гк	25 м зап. Либавы	ОТР/?	2 АН	промах	
24.8 (18.22)	7 А-20 (2 топ, 1 шт)	Смольков, Гагиев, Порожня, Карабасов, Филимонов, Сачко, Скрыбин	гк	28 м зап. Виндавы	КОН (3 ТР, 4 СКР)/ герм. ТР «Донау», «Мальгаш», «Э. Эсбергер», СКР «V 5901», «V 1606», «Г. Бюркель», ТЩ «R 91»	4 АН, ФАБ	+ ТР 10000, = ТР 8000/ промах	
25.8 (05.20)	1 Ил-4	Клименко	ок	40 м зап. Мемеля	ОТР/?	1 АН	промах	
26.8 (20.20)	2 Ил-4	Шаманов, Николаенко	гк	37 м ю-в м-ка Хоборг	ОТР/?	2 АН	промах	
27.8 (17.08)	7 А-20 (4 топ)	Смольков, Гагиев, Порожня, Сачко, Бажанов, Николаенко, Филимонов	гк	26 м с-з Либавы	КОН (2 ТР, 2 СКР, 3 ПЛ)/ группа кор. и ПЛ 25-й учебной фл. ПЛ, рядом SAT «Камфан»	3 АН	+ ТР 1200, 2 ПЛ, = СКР/ промах	+ 3 А-20 (Сачко, Смольков, Порожня)
30.8 (15.43)	4 А-20 (2 топ)	Тарасов, Пресняков, Муравьев, Пискунов	гк	40 м ю-з Либавы	КОН (3 ТР, 1 СКР)/ герм. ТР «Изар», «Лалланд», ГС «Браке», СКР «Г. Бюркель»	2 АН, ФАБ	промах/ = ТР «Изар» (ППО; + 2, = 5 чз)	

Дата (время)	Число и тип сам. *	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
2.9 (12.33)	6 А-20 (топ)	Николаенко, гк	Разбежкин, Токарев, Баженов, Синогин, Пискунов	30 м ю-з Либавы	КОН (4 ТР, 4 СКР)/герм. ГС «Адлер», «Р. Мёринг», ТР «Вартеланд», СКР «F 10», «V 1606», «Г. Бюркель»	ФАБ	+ ТР 8000/незначит. повреждения от ППО. =1	
2.9 (16.06)	4 А-20 (топ)	Николаенко, у-вр	Скрябин, Гатошия, Шилиев	у входа в ВМБ Либавы	КОН (4 ТР, 4 СКР)/ по немецким данным у порта кор. не было, только в аванпорту	ФАБ	промах	
4.9 (13.46)	4 А-20 (топ)	Николаенко, гк	Баженов, Скрябин, Гатошия	11 м с-з м-ка Овизи	ОТР/ герм. ГС «Берлин», СКР «V 307»	ФАБ	= ТР 8000/промах	
12.9 (20.50)	1 А-20	Гаглев, ок		50 м с-з Мемеля	ОТР/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
12.9 (20.55)	1 А-20	Тарасов, ок		30 м ю-в о. Готланд	ОТР/?	1 АН?	промах	
13.9 (07.10)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Жиланков, гк	Ситяков (несброс)	р-н банки Любимова (Финский зал.)	ОБК (1 ММ, 2 ТЩ, 1 СКА)/ дозорные кор.	ФАБ	промах	
14.9 (07.03)	1 А-20 (51 ап)	Мещеряков, ок		7 м сев. Палдиски 59.30/23.56	КОН (1 ТР, 3 СКР, 1 ТЩ)/ герм. ТР «RO 24», УК «Фукс»	1 АН	промах	
14.9 (14.40)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Николаев, гк	Соколов	10 м с-з о. Найссаар	КОН (1 ТР, 1 СКР, 3 ТЩ)/герм. ТР «Молькефельс», ММ «Т 12», «Т 8»	1 АН, ФАБ	+ ТР 7000/ промах	+ 1 А-20 (Соколов)
14.9 (15.26)	5 А-20 (3 топ)	Тарасов, гк	Гаглев, Пирушкин, Токарев, Илясов	13 м зап. Мемеля	ОТР/?	2 АН, ФАБ	= ТР 4000/промах	+ 3 А-20 (Пирушкин, Токарев, Илясов)
14.9 (16.18)	4 А-20 (2 топ)	Сквирский, гк	Ефименко, Скрябин, Воробьев	10 м с-з м. Овизи	ОТР/ТХ «Гертрауд», ТР «Кате»	2 АН, ФАБ	промах	+ 1 А-20 (Ефименко)
15.9 (06.08)	1 Ил-4	Шаманов, ок		30 м ю-з Либавы	ОТР/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
15.9 (07.56)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Борисов, гк		11 м с-з о. Хиума	КОН (1 ТР, 3 СКР)/ОТР, рядом ММ «Т 18», «Т 13», «Т 20»	1 АН, ФАБ	промах	
15.9 (13.50)	2 А-20 (1 топ)	Богачев, гк		19 м ю-з Либавы	КОН (1 ТР, 10 БДБ, 3 СКР, 2 ПЛ, 4 СКА)/КОН трех буксирных караванов, ММ «Т 17», «Т 19», рядом кор. 27-й учебной фл. ПЛ	1 АН, ФАБ	+ СКР/промах	
15.9 (14.08)	2 А-20 (1 топ)	Васильев, гк		10 м зап. Либавы	КОН (3 ТР, 2 ММ, 12 СКР)/ КОН трех буксирных караванов, ММ «Т 17», «Т 19», рядом кор. 27-й учебной фл. ПЛ	1 АН, ФАБ	+ ТР 8000, = СКР/ = корабль-цель 27-й фл. ПЛ «Зальцбург» (тяжело = близ. разрывом ФАБ)	
15.9 (14.11)	2 А-20 (топ)	Сенюгин, гк		20 м зап. Либавы	КОН (1 ТР, 5 СКР)/то-же	ФАБ	+ ТР 6000/промах	
16.9 (05.41)	1 А-20? Ил-4	Борзов, ок		20 м зап. Либавы	ОТР/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
16.9 (07.47)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Башаев, ок		14 м с-з о. Суур-Пакрисаари (59.35/23.40)	ОТР/герм. ТР «Лиза Эсбергер», СКР «V 311»	ФАБ	+ ТР 2500/промах	
16.9 (08.15)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Мещерин (несброс)		12 м зап. о. Осмуссар	ОТР/?	1 АН, ФАБ	промах	
17.9 (08.05)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Мифтахудинов, ок		16 м сев. м. Тахкуна (59.20/22.40)	ОБК/ ММ «Т 18», «Т 13», «Т 20»	1 АН, ФАБ	+ 1 ТЩ/ + ММ «Т 18» (ФАБ)	
18.9 (18.34)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Богачев, гк		24 м с-з м. Ристна	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ герм. ТР «Норденхамн», ТЩ «М 151»	1 АН, ФАБ	промах	+ 1 А-20 (Мифтахудинов)
18.9 (18.10)	2 А-20 (1 топ)	Мифтахудинов, гк		р-н м. Папензее	НСУ/ ПМЗ «Аммерланд»	1 АН, ФАБ	промах	+ 2 А-20 (Баженов, Пискунов)
20.9 (06.15)	1 Ил-4	Николаенко, ок		40 м зап. м. Мелайдо (58.21/20.30)	ОТР/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
20.9 (17.06)	3 А-20 (2 топ)	Васильев, гк		57.39/23.04	КОН (3 ТР, 2 СКР)/ SAT «Тромпенбург», ТЩ «Я 241»	1 АН, ФАБ	+ ТР 3000/ промах	
21.9 (14.50)	7 А-20 (5 топ)	Скрябин, Воробьев		60 м зап. Либавы	КОН (2 ТР, 2 СКР)/ герм. ТР «Минден», «Вартеланд», ММ «Т 12», «Т 5»	1 АН, ФАБ	+ ТР 10000, = ТР 6000/ повреждения от ППО на ТР «Минден» (+1, = 12 чз)	
22.9 (07.50)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Меркулов, у-вр		16 м сев. о. Осмуссар	КОН (6 ТР, 20 кор.)/ герм. ТР «RO 22», «И. Трабер», СКР «VS 904», «VS 1611», «V 1705»	2 АН, ФАБ	+ ТР 10000 и 7000/ = «RO 22», 4370 брт (ФАБ), «Ингрид Трабер» (ФАБ)	
22.9 (11.40)	1 А-20 (51 ап)	Васильев (несброс), Скрябин, Муравьев, Воробьев, Яскин, Ситяков		60.05/25.21	ОТР/?	1 АН	промах	
22.9 (12.05)	3 А-20 (2 топ)	Орленко, у-вр		26 м ю-з Виндавы	КОН (3 ТР, 1 ТЩ)/ герм. ТР «Муро», «Лалпланд», ПЛБ «Герман фон Виссман», ММ «Т 139»	1 АН, ФАБ	+ ТР 6000/ + ТР «Муро», 5272 брт (АН, ФАБ)	
22.9 (12.20)	3 А-20 (2 топ; 51 ап)	Зубенко, у-вр		15 м с-з Палдиски	КОН (7 ТР, 1 ТН, 12 СКР, 1 ТЩ)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 5000/промах (Релин)	= 1 А-20
22.9 (14.19)	5 А-20 (2 топ; 51 ап)	Релин, Ремизов		15 м зап. м-ка Хиумадал	КОН (4 ТР, 2 СКР)/герм. ТР «Готенланд», «Мальгаш», «Суматра», ММ «Т 196», «Т 123», СКР «V 315»	3 АН, ФАБ	+ ТР 15000 и 6000/ = ТР «Суматра», 9280 брт (ФАБ)	+ 1 А-20 (Пудов)
22.9 (17.25)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Ситяков, у-вр		18 м с-з о. Осмуссар	КОН (ок. 60 ТР и кор.)/ герм. МЗ «Бруммер», «Линц», ТР «Малага»	2 АН, ФАБ	+ ТР 8000 и 5000, = ТР 7000/ = ТР «Малага», 2146 брт (ФАБ)	
23.9 (06.53)	1 Ил-4	Ковалев, Зубенко, Ремизов		58.10/20.50	КОН/?	1 АН	+ ТР 8000/промах	

Дата (время)	Число и тип сам. *	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
23.9 (07.00)	1 Ил-4	Клименко	ок	58.15/21.20	КОН/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	
23.9 (07.10)	1 А-20	Пресняков	ок	58.40/21.03	КОН (1 ТР, 4 СКР)/?	1 АН	+ СКР/промах	
23.9 (08.35)	3 А-20 (2 топ)	Васильев, Муравьев, Овчинников	гк	59.11/21.55	КОН (1 ТР, 2 СКР)/герм. ТН «Рудольф Альбрехт», СКР «V 305», «V 313»	1 АН, ФАБ	+ ТР 8000/ промах	
24.9 (07.15)	1 А-20	Гагиев	ок	42 м зап. Ливавы	ОТР/?	1 АН	+ ТР 1500/промах	
24.9 (17.30)	5 А-20 (топ: 51 ап)	Орленко, Зубенко, Еникеев, Соболев, Кузьмин	гк	5 м юж. р. Кихну	КОН (1 ТР, 7 СКР)/ ? ОТР «Мейерследа»	ФАБ+ТР	5000/+ ТР «Мейерследа» 828 брт (ФАБ)	
25.9 (08.35)	1 Ил-4	Клименко	ок	45 м с-з Вилдава	ТЩ/?	1 АН	промах	
25.9 (12.50)	4 А-20 (3 топ; 51 ап)	Тимофеев, Ремизов, Кузьмин, Соболев	ок	10 м сев. м. Колкарагс	КОН (3 ТР, 2 ТЩ)/ ТР «Танга», «П. Вессель», «Т 196», СКР «V 310»	1 АН	+ ТР 6000/ = «Т 196» (ППО: = 4 чз)	
27.9 (15.53)	4 А-20 (2 топ)	Казиков, Иванов, Яшкин, Крылов,	гк	5 м юж. р. Рухну	ЗМ/герм. ТЩ «М 255»	2 АН, ФАБ (ППО: = 1 чз)	промах/= «М 255»	
28.9 (12.10)	4 А-20 (3 топ)	Яшкин, Сенюгин, Иванов, Ворообьев	гк	Ирбенский прол. (57.44/21.48)	КОН (1 ТР, 1 ТЩ, 4 СКР, 11 БДБ)/ ТР «Вартеланд» (на мели), СКР «V 1603», 10 БДБ 24-й фл., СЗ «Нетцендер 25»	1 АН, ФАБ	+ ТР 15000 (торпеда ФАБ)/= ТР «Вартеланд» (ППО)	+ 3 А-20 (Сенюгин, Иванов, Ворообьев)
28.9 (16.15)	1 А-20 (51 ап)	Тимофеев	ок	8 м юж. о. Абура	КОН (4 ТР, 15 СКР и ТЩ)/ ТР «Браке», «Минден», «Танга», ТЩ «М 17», «М 18», «М 151», «М 155»	1 АН	промах	
28.9 (19.50)	1 Ил-4	Клименко	ок	57.49/22.50	ОТР/ бук, «Полаген»	1 АН	зарылась в грунт	
29.9 (16.55)	1 А-20 (51 ап)	Ситяков	ок	12 м ю-в о. Абура	КОН/? герм. ТР «Вартеланд»	1 АН	+ ТР 7000/ промах	
30.9 (18.15)	1 Ил-4	Клименко	ок	20 м вост. м. Мерсрагс	КОН (3 ТР, 1 СКР)/ герм. ГС «Оберхаузен», СКР «V 5901»	1 АН	+ ТР 8000/ промах	
1.10 (09.15)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Борисов, Башаев	гк	13 м с-в м. Мерсрагс	КОН (1 ТР, 2 ТЩ)/ ТР «Готтенланд», ТЩ «М 453»	1 АН, ФАБ	+ 1 ТЩ/промах	
1.10 (10.20)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Богачев, Николаев	гк	9 м с-з м. Колкарагс	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ герм. ТР «Мальгаш», ТЩ «М 443»	1 АН, ФАБ	промах/ = ТР «Мальгаш» (ППО: = 1 чз)	
1.10 (14.38)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Еникеев, Ковалев (несброс)	гк	2,5 м с-з м. Овизи	КОН (5 ТР, 4 СКР, 2 СКА)/ ММ «Т 3», «Т 4», «Т 9», «Т 10»	ФАБ	+ ТР 5000/промах	
1.10 (17.15)	4 А-20 (2 топ)	Казиков, Чистяков (аварийный сброс), Подъячев, Овчинников	гк	р-н м. Мерсрагс	КОН/? ТР «Бухарест», СКР «V 5901»	1 АН, ФАБ	+ ТР 10000, 1 СКР/ = СКР «V 5901» (ППО)	+ 2 А-20 (Казиков, Овчинников)
1.10 (20.20)	1 А-20	Борзов	ок	вост. м. Мерсрагс	КОН (1 ТР, 4 СКР)/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
2.10 (08.30)	1 А-20 (51 ап)	Мещерин	ок	10 м вост. м. Мерсрагс	КОН (4 ТР, 4 СКР, 3 СКА)/ ?	1 АН	+ ТР 7000/промах	
2.10 (11.10)	2 А-20 (топ; 51 ап)	Зубенко, Крально	гк	15 м с-в м. Мерсрагс	КОН (3 ТР, 4 СКР)/ТР «Донау», «Адлер», «Канонир», СКР «V 317», «Г. Бюркель»	ФАБ	+ ТР 2000/промах	+ 1 А-20 (Зубенко)
3.10 (02.40)	1 А-20	Шишков	ок	вост. м. Мерсрагс	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ КОН	1 АН	+ ТР 10000/промах	
3.10 (03.47)	1 А-20	Меркулов	ок	сев. м. Колкарагс	ОТР/герм. КОН	1 АН	промах	
6.10 (12.30)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Зборовский, Тимофеев (несброс), Ремизов, Мухаметзянов	гк	сев. м. Овизи	КОН (6 ТР, 3 СКР)/ ТР «Фаулбаум», «Франкфурт», ТН «Альтенбурх», СКР «V 1706», SAT «Праат»	1 АН, ФАБ	+ ТР 6000/ = SAT «Праат» (ППО) (Мухаметзянов)	+ 1 А-20
6.10 (19.28)	1 А-20	Гагиев	ок	35 м зап. м. Овизи	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 7000/промах	
6.10 (20.00)	1 А-20	Меркулов	ок	38 м зап. Ливавы	КОН (3 ТР, 7 СКР)/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
8.10 (08.24)	1 А-20	Кузнецов	ок	30 м зап. Ливавы	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 8000/промах	
8.10 (10.15)	1 А-20 (51 ап)	Борисов	ок	11 м сев. м. Мерсрагс	КОН (1 ТР, 2 СКР, 2 ТЩ)/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
9.10 (14.00)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Богачев, Репин, Башаев, Ермишкин	гк	Ирбенский прол. 57.48/22.04	КОН (2 ТР, 2 СКР)/ ?	2 АН, ФАБ	+ ТР 12000, ТР 3000, 1 СКР/ промах	
9.10 (20.00)	1 А-20	Пресняков	ок	80 м с-з Мемеля	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
10.10 (09.55)	3 А-20 (2 Топ; 51 ап)	м-р Ковалев, Ремизов, Зборовский	гк	10 м вост. м. Мерсрагс	бук. и баржа/?	1 АН, ФАБ	+ бук и баржа/промах	
10.10 (10.34)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Богачев, Башаев, Ермишкин, Репин (несброс)	гк	15 м сев. м. Овизи	КОН (3 ТР, 5 БДБ)/ SAT «Тромпенбург», «Беркельштрэм», эрт. БДБ «AF 5», «AF 9», «AF 26», «AF 38», «AF 18»	2 АН, ФАБ	+ 2 ТР по 4000/ = SAT «Тромпенбург» (ППО, осколки)	
11.10 (12.11)	1 А-20	Кузнецов	ок	35 м ю-з Ливавы	КОН (2 ТР, 1 СКР)/?	1 АН	+ ТР 8000/промах	
11.10 (13.10)	1 А-20	Шишков	ок	3 м с-з Ливавы	КОН (3 ТР, 4 СКР, 5-6 СКА)/?	1 АН	зарылась на мелководье	
12.10 (12.58)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Тимофеев, Ремизов, Соболев, Зборовский	гк	6 м зап. Мемеля	КОН (3 ТР, 4 СКР, 1 ТЩ)/ КТР «Принц Ойген», «Лютов», ЭМ «Z 25», «Z 35», «Z 36», ММ «Т 21», «Т 13», «Т 16», «Т 20»	1 АН	+ ТР 5 и 7000/ промах	+ 1 А-20 (Зборовский)
12.10 (14.45)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Богачев, Крально	ок	10 м ю-в Ливавы	КОН (2 ТР, 2 СКР, 1 БДБ)/ герм. ГС «Браке», «Рюген», ММ «Т 186», СКР «V 307»	1 АН	+ ТР 12000/ = ГС «Браке», 5347 брт (ФАБ)	+ 1 А-20 (Крально)
13.10 (20.08)	1 А-20	Меркулов	ок	11 м зап. м. Акменрагс	КОН (1 ТР, 2 СКР)	1 АН	промах	
14.10 (12.47)	1 А-20	к-н Михайлов?	ок	р-н м. Овизи А06467	?/ТЩ «М 3106», «М 3107», «М 3135», «М 3140»	1 АН	промах	? + 1 А-20 (Михайлов)
15.10 (17.45)	1 А-20	Борзов	ок	15 м сев. м-ка Иерсхафт	КОН (3 ТР)/?	1 АН	+ ТР 8000/промах	
18.10 (15.45)	2 А-20	Гагиев, Шишков (несброс)	гк	33 м с-з м-ка Стило	ОТР/?	1 АН	+ ТР 6000/промах	

Дата (время)	Число и тип сам. *	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
18.10 (16.57)	2 А-20	Шишков.	гк	18 м зап. Либавы	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ КОН СКР - VS 346	1 АН	+ ТР 6000/ = СКР - VS 346- (ППО; = 2)	
28.10 (09.45)	1 А-20	Шишков	ок	15 м сев. Кольберга	ПЛ/ герм. ПЛ «U 778»	1 АН	промах	
28.10 (14.40)	1 А-20	Меркулов	ок	25 м с-з Кольберга	КОН (3 ТР)/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
29.10 (15.45)	1 А-20	Шишков	ок	19 м сев. м. Брюстерорт	ОТР/?	1 АН	промах	
30.10 (18.35)	1 А-20	Кузнецов	ок	21 м с-з м. Брюстерорт	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 4000/промах	
30.10 (18.55)	1 А-20	Гагиев	ок	23 м сев. м. Брюстерорт	ОТР/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
30.10 (20.50)	1 А-20	Шишков	ок	25 м ю-з Либавы	КОН (3 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 5000/промах	
30.10 (13.50)	8 А-20 (51 ап)	Ковалев, Богачев, Ремизов, Кузьмин, Репин, Еникеев, Пизник, Соболев	у-п	ВМБ Либавы	кор. в аванпорту	ФАБ	+ 3 ТР/ = ТР «Финланд», 5251 брт (ФАБ)	+ 2 А-20 (Ковалев, Кузьмин)
31.10 (10.20)	2 А-20	Скворский, Чистяков	гк	р-н Хелья	КОН (2 ТР, 4 СКР, 1 ТКА)/ ТР «Кирасир» 23-й фл. ПЛ	ФАБ	+ ТР 3000/промах	
1.11 (02.00)	1 А-20	Борзов	ок	46 м ю-з Либавы	КОН (3 ТР, 4 СКР)/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
14.11 (08.28)	1 А-20	м-р Кузнецов	ок	17 м с-в м. Хель	КОН (1 ТР, 1 СКР, 2 СКА)/?	1 АН	+ ТР 3000/промах	
15.11 (08.56)	1 А-20	Гагиев	ок	17 м зап. м. Брюстерорт	2 ТЩ/?	1 АН	промах	
15.11 (09.20)	1 А-20	Шишков	ок	65 м сев. м-ка Риксхейф	ТН/?	1 АН	торпеда затонула	
18.11 (11.20)	2 А-20 (1 топ.; 51 ап)	Башиаев, Кулинич	гк	18 м зап. Либавы	КОН (3 ТР, 3 СКР)/ группа спасения ТР «Шифбек»	1 АН, ФАБ	+ ТР 6000/промах	
18.11 (16.07)	5 А-20 (топ; 51 ап)	Астукевич, Шкляревский, Катакин, Горбушкин, Гусев	у-вр	Ирбенский прол.	КОН (1 НСУ, 6 БДБ)/ БДБ 7-й арт. фл.	ФАБ	+ БДБ/? = БДБ «АФ 5» (ФАБ, ППО)	
19.11 (10.55)	2 А-20 (топ; 51 ап)	Астукевич, Катакин	у-вр	р-н Сырве	ОБК (1 ММ, 2 СКР)/?	ФАБ	+ ММ, = СКР/промах	
19.11 (11.15)	2 А-20 (топ; 51 ап)	Горбушкин, Гусев	у-вр	р-н Сырве	ОБК (1 ММ, 1 СКР, 10 БДБ)/ БДБ 7-й арт. фл.	ФАБ	+ ММ/ промах	+ А-20 (Гусев)
23.11 (12.05)	3 А-20 (топ.; 51 ап)	Тимофеев, Шкляревский, Катакин	у-вр	р-н Сырве	ОБК (1 КР, 2 ММ)/ ОБК с КРТ «Адм. Шеер», ММ «Т 5», «Т 9», «Т 13», «Т 16»	ФАБ	+ ММ/ промах	
29.11 (14.45)	1 А-20	Шишков	ок	18 м вост. м. Хель	ОБК (8 ПЛ)	1 АН	промах	
7.12 (10.43)	1 А-20	Васильев	ок	56.53/20.41,5	группа спасения ТР «Норденхамн»	1 АН	+ СКР -V 1606	+ А-20 (Васильев)
12.12 (13.53)	4 А-20 (2 топ.; 51 ап)	Резников, Еникеев, Пизник, Носов	у-вр	9 м вост. м. Хель	КОН (2 ТР, 5 СКР, 1 ТЩ, 2 СКА)/ герм. ТЩ «М 480», «М 522» и «М 443» (?)	2 АН, ФАБ	+ ТР 6000/ = ТЩ «М 552» (ППО; = 3 чз)	+ А-20 (Резников)
12.12 (15.02)	1 А-20	Скворский	ок	2,5 м с-з Либавы	ОТР/ остров?	1 АН	затонула на мелководье	
14.12 (14.19- 14.25)	7 А-20 (топ; 51 ап)	Борисов, Мифтахудинов, Репин, Кулинич, Соболев, Ермишкин, Ликомидов	у-вр	ВМБ Либавы	кор. в аванпорту	ФАБ	+ 3 ТР	+ 2 А-20 (Соболев, Ликомидов)
19.12 (14.47)	2 А-20 (51 ап)	Тимофеев, Астукевич	у-вр	23 м сев. м. Брюстерорт	КОН (4 ТР, 1 СКР, 1 СКА)/ТР «Корона», «Эспана», «Эрнст Бекальман», «Лангзее», «Альстертурм», СКР «V 314», «V 5907», SAT «Йост», «Пр. Беатрикс» то-же/то-же	2 АН	промах	
19.12 (15.00)	2 А-20 (1 топ)	Филимонов, Разбежкин	у-вр	23 м сев. м. Брюстерорт	КОН (3 ТР, 1 СКР)/ ТР «Эльбинг», «Дора Аренс», ВСУ «Бишкорст», СКР «V 302»	1 АН, ФАБ	= ТР 6000/промах	
20.12 (10.06)	1 А-20 (51 ап)	Астукевич	ок	20 м с-в м. Брюстерорт	КОН (2 ТР, 1 СКА)/ КОН ТР «Мими Хорн» кор. в аванпорту	1 АН	+ ТР 6000/промах	
20.12 (11.45)	1 А-20	Филимонов	ок	10 м с-з м-ка Иерсхейф	КОН ТР «Мими Хорн» кор. в аванпорту	1 АН	промах	
22.12 (13.35- 13.46)	6 А-20 (топ; 51 ап)	Мещерин, Давыдов, Мартынов, Глобурда, Носов, Ремизов	у-вр	ВМБ Либавы		ФАБ	+ 1 ТР, 2 СКР/промах	+ 3 А-20 (Давыдов, Глобурда, Ремизов)
29.12 (10.40)	4 А-20 (3 топ)	Филимонов, Гурьянов, Абалмасов, Разбежкин	гк	12 м вост. м-ка Риксхейф	ОБК (1 ПЛ, 2 ТЩ)/ группа ПЛО 1-й фл. БО	1 АН, ФАБ + СКР (1 ФАБ-500)/ = БО «U 121» (осколки ФАБ)		

3.6. 1945 г.

Новый, 1945 год вся наша страна и ее Вооруженные Силы встречали с ощущением близкой Победы. Это ощущение имело в своей основе ежедневные сводки с фронтов, в которых сообщалось о больших и малых успехах наших войск. В наступившем году эта череда радостных донесений практически не прекращалась. 12 января начались Висло-Одерская и Восточно-Прусская стратегические наступательные операции. В результате стремительного наступления соединения Красной Армии к началу февраля захватили плацдарм на Одере, всего

в 60 км от цитадели нацизма — Берлина. Значительные изменения имелись и на упирающемся в Балтийское море фланге фронта. 28 января пал Мемель, 30-го — Эльбинг, что означало изоляцию 3-й и 4-й танковых армий группы армий «Центр» (с 25 января — группы армий «Север», в то время как окруженная на Курляндском полуострове группа армий «Север» получила название «Курляндия») в районе Кёнигсберга.

Положение этой группировки продолжало ухудшаться и в дальнейшем. 4 февраля войска 3-го Белорусского фронта



Погрузка немецких беженцев на плавбазу гидроавиации «Ганс Альбрехт Ведель», Мемель, январь 1945 г.

вышли к берегу залива Фриш-Нерунг в районе восточнее Фишаузен, вбив клин между немецкими частями, оборонявшимися Пиллау и Кёнигсберг. В результате этого Кёнигсберг оказался блокирован не только с суши, но и с моря, поскольку Кёнигсбергский морской канал оставался скован льдом, а работа ледоколов оказалась бы невозможной из-за огня советской полевой артиллерии. Огромные толпы беженцев из Восточной Пруссии (с 25 января по 25 апреля из портов восточного побережья Данцигской бухты, главным образом Пиллау, была эвакуирована 451 тысяча беженцев и 141 тысяча раненых) могли пересекать залив в направлении Пиллау по льду, но для доставки тяжелого вооружения и снабжения для огромной группировки этот путь не годился. Резко увеличился грузооборот портов западного побережья Данцигской бухты — Данцига, Готенхафена и небольшого порта на оконечности полуострова Хель. Сюда направлялись пополнения и грузы для восточного крыла свежесформированной группы армий «Висла», в обратном направлении — беженцы (в течение января вывезено около 62 тысяч беженцев). Эти же порты служили перевалочными пунктами для снабжения Пиллау на восточном берегу бухты, а также войск курляндской группировки через Либаву. Таким образом, Данцигская бухта стала узловой точкой германских коммуникаций в Восточной Балтике. В период с середины января по середину апреля на подходах к ней днем и ночью курсировало множество конвоев, отрядов боевых кораблей и одиночных судов, так что поиск целей не требовал

слишком продолжительного времени. Хотя в последние месяцы войны в акватории между Свиномюнде и Либавой действовало около шести сотен кораблей и катеров противника, этого все равно не хватало для того, чтобы обеспечить надежную защиту коммуникаций от любых нападений. Как и в 1944 г., соотношение между кораблями охранения и охраняемыми судами никогда не превышало 3:1, а чаще оказывалось в пределах 1:1 или даже 0,66:1. Из-за потери нефтеносных районов Румынии и Венгрии, а также уничтожения союзной авиацией заводов по производству синтетического горючего в начале 1945 г. в Третьем рейхе разразился настоящий бензиновый кризис, приковавший к земле значительную часть истребительной авиации Люфтваффе. Ее противодействие нашей авиации над морем стало еще более редким, чем в 1944 г. Все это характеризовало условия боевой деятельности на коммуникациях противника как весьма благоприятные, и, надо отметить, мы сумели этим воспользоваться.

К сожалению, массовое уничтожение немцами своих документов в момент капитуляции не дает возможности полностью оценить результаты боевой деятельности минно-торпедной авиации в последние месяцы войны. В большинстве своем известны корабли и суда, потопленные в результате наших атак, хотя даты и причины гибели их не всегда указываются правильно. Намного хуже обстоит дело с информацией о повреждении судов, а ведь из опыта 1944 г. известно, что значительная часть наших атак заканчивалась именно повреждениями. Все это не дает возможности подвести черту под финальным списком успехов наших торпедоносцев в 1945 г., но и та информация, которую удалось собрать буквально по крупицам, не может не вызывать уважения к делам морских летчиков.

Январь традиционно оказался месяцем наименьшей активности авиации. Самолеты 1-го мтап совершили всего 83 вылета, 51-го — 39. В подавляющем большинстве это были вылеты на постановку мин (75) и лишь во вторую очередь — на коммуникации противника (38, что составляло 31%).

Организация минной войны в 1945 г. по сравнению с предыдущими годами если и улучшилась, то незначительно. Главным объектом минирования в последние месяцы оставалась Либавка, у которой поставили 64% мин. Предпринимались попытки заминировать подходы к Пиллау и Кенигсбергский морской канал, однако количество мин, выставленных там, оказалось незначительным. Традиционно слабо использовались противотральные устройства. Установки числа импульсов не превышали четырех. Приборы срочности имелись не более чем у половины мин (как правило, установка на 2—4 суток), а у второй половины эти приборы были переделаны в самоликвидаторы на срок от 6 до 10 суток с момента постановки.

Движение самолетов в 1-м мтап в 1945 г.

Месяц	В наличии на 1-е число А-20+Ил-4	Поступление А-20+Ил-4	Потери боевые/эксплуатационные А-20+Ил-4	Отвод А-20+Ил-4
1.45	16+9	7+5	-/0+1	2+2
2.45	21+11	0+1	1+1/-	-
3.45	20+11	6+1	6+0/1+1	2+2
4.45	17+9	10+0	9+0/-	5+0
5.45	13+9	7+0	-/-	-
1945	17,4+9,8 (средн.)	30+7	16+1/1+2	9+4

Движение самолетов в 51-м мтап в 1945 г.

Месяц	В наличии на 1-е число	Поступление*	Потери боевые/эксплуатационные	Отвод
1.45	26	9	1/-	-
2.45	34	-	3/-	-
3.45	31	-	4/2	2
4.45	23	21	13/1	-
5.45	30	-	2/-	-
1945	28,8 (средн.)	29	23/3	2

Погодные условия в 1945 г.

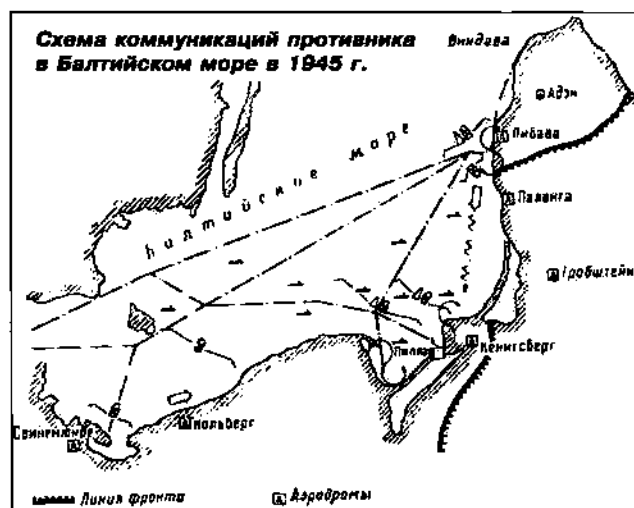
	дни			ночи		
	летные	ограничено летные	нелетные	летные	ограничено летные	нелетные
январь	6	10	15	2	9	20
февраль	8	8	12	6	9	13
март	10	8	13	5	9	17
апрель	10	11	9	7	8	15
1—10 мая	6	1	3	1	3	6
Всего	40	38	52	21	38	71

Постановка мин, как и раньше, осуществлялась в ночное время одиночными самолетами, вылетающими с 5—15-минутным интервалом, либо в дневное время парами с истребительным прикрытием, однако, такое случалось весьма редко. Самолеты подходили к портам со стороны моря, определялись по береговому ориентиру и далее ложились на боевой курс, сбрасывая мины по расчету времени. Сброс происходил с высоты от 200 до 600 м, после чего самолет-постановщик производил противозенитный маневр с потерей высоты. По мнению штабных специалистов, точность постановок в зависимости от погоды и противодействия в среднем находилась в пределах от 40 до 300 м.

Наибольшее противодействие минные заградители встречали у Либавы, на молах аванпорта которой имелись зенитные орудия разных калибров и прожекторы. В январе — феврале 1945 г. в небе над этой базой встречались и отдельные ночные истребители, авторству которых, видимо, следует приписать единственную потерю. В полковых отчетах (181 из 196 вылетов на постановки совершили самолеты 1-го гмтал, которым с февраля 1945 г. командовал майор В.М. Кузнецов) отмечалось, что для увеличения точности постановок их следовало обеспечивать другими родами авиации, в частности штурмовиками для подавления прожекторов и зенитных батарей. Эти предложения остались без внимания, но они ясно свидетельствуют, что в то время при постановках практиковался «принцип силы», вместо ранее бытовавшего «принципа скрытности».

Как уже отмечалось, точных данных о потерях противника в 1945 г. не существует. При оценке результатов минных постановок в Данцигской бухте следует принимать во внимание еще и тот факт, что несколько тысяч мин за время войны там выставила британская авиация. С учетом этого картина результативности выглядит так. На наших минах доподлинно за-

тонули тральщики «М 3145» (9 января), «М 3137» (12 марта) и «М 3138» (23 марта). Первый погиб в Ирбенском проливе на постановках, произведенных в предыдущем году, остальные — у Либавы. На минах у Пиллау подорвались лайнер «Монте Олива» (13 750 брт; 16 февраля — скорее всего, на британских минах) и транспорт «Йерсбек» (2804 брт; 30 марта — точно на наших). Весьма характерно, что в апреле, на который пришлось большинство поставленных у Пиллау мин, там не произошло ни одного подрыва судна.



Минные постановки МТА КБФ в 1945 г.

Месяц	Число вылетов Ил-4+А-20	у Либавы и Винавы	у Пиллау	Районы постановок у Мемеля	Данцигская бухта	Кенигсбергский мор. канал	аварийно в море и на суше	Боевые потери
1.45	25+50	26 АМД-1000 28 АМД-500 26 А-5	2 АМД-500	13 АМД-500 8 А-5	-	-	3 АМД-1000 2 А-5	-
2.45	18+8	3 АМД-1000 19 АМД-500 10 А-5 1 А-1-4	-	-	4 А-5	2 АМД-500 6 А-5	2 АМД-500 2 А-5	1 Ил-4
3.45	11+6	12 АМД-500 4 А-5	12 АМД-500 6 А-5	-	-	-	-	-
4.45	23+55	29 АМД-1000 1 АМД-500 2 АМГ-1 17 А-1-4	19 АМД-1000 6 АМД-500 3 А-5 2 АМГ-1 17 А-1-4	-	-	-	2 АМД-100 2 А-5	-
5.45	-	-	-	-	-	-	-	-
1945	77+119	58 АМД-1000 60 АМД-500 40 А-5 2 АМГ-1 18 А-1-4	19 АМД-1000 20 АМД-500 9 А-5 2 АМГ-1 17 А-1-4	13 АМД-500 8 А-5	4 А-5	2 АМД-500 6 А-5	5 АМД-1000 2 АМД-500 6 А-5	1 Ил-4

Такие результаты трудно назвать впечатляющими. В послевоенном «Сборнике материалов по опыту боевых действий ВВС ВМФ» №12 (М., 1946 г.), посвященном анализу действий 8-й мтад в 1945 г., на основе изучения трофейных материалов и опроса свидетелей по поводу результатов минирования писалось:

«Еще нет всех данных, чтобы дать полные итоги всех минных постановок. Можно лишь утверждать, что минные постановки временно блокировали порты или отдельные фарватеры, что они приводили к большому напряжению тральных работ противника, что были отдельные случаи подрыва кораблей на минах. Комиссия, выделенная для установления эффективности боевых действий ВВС КБФ по порту Либава, эти результаты подтвердила. Тральными работами в порту Либава постоянно занимались две флотилии минных тральщиков общим количеством до 30–40 кораблей и одна флотилия КАТЦ. Кроме того, к тральным работам привлекались самолеты Ю-52. На минах, выставленных самолетами, погиб один тральщик и были три случая подрыва других кораблей».

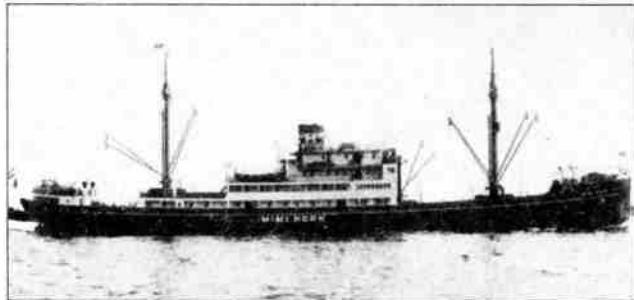
Соответственно звучали и выводы:

«Во время ликвидации окруженных немецких войск частями Красной Армии морские перевозки противника достигали больших размеров, ибо противник стремился или сорвать наступательные операции Красной Армии, обеспечив свои окруженные части всем необходимым, или провести полную эвакуацию живой силы и техники. В этих условиях широкие минно-заградительные операции ВВС КБФ могли бы значительно содействовать быстрейшей ликвидации всей окруженной группировки. Таких крупных операций ВВС КБФ не проводили. Хотя минные постановки проводились систематически и довольно часто, но на каждый день приходилось небольшое количество самолетов-вылетов. Более крупных постановок было немного, перерывы между постановками были значительными, и имело место частое чередование объектов постановок. Все это не могло дать того эффекта, который следовало бы ожидать от минно-заградительных операций».

Трудно с этим не согласиться.

Несмотря на то что в январе для ударов по кораблям и судам наши летчики произвели крайне незначительное количество вылетов, им удалось добиться вполне реальных успехов.

В первом же групповом вылете с атакой нашим летчикам сопутствовала удача. Днем 14 января звено, ведомое Борисовым, атаковало небольшой конвой севернее Данцигской бухты. Мы классифицировали его состав, как два транспорта в сопровождении подводной лодки. В соответствии с немецкими документами, судами в конвое являлись транспорты «Донау» (1948 брт) и «Мими Хорн» (3944 брт), направлявшиеся в Мемель. Самолеты разбились по парам и атаковали цель: пара Регин и Мифтахудинов — «Мими Хорн», пара Борисов и Кулинич — «Донау». Успех сопутствовал первой паре, правда, как и в большинстве боев 1944 г., он был достигнут ценой гибели поразившего цель экипажа. «Мими Хорн» получил попадание тяжелой авиабомбы в кормовую часть, потерял управление и



Транспорт «Мими Хорн», потопленный топмачтовиком младшим лейтенантом Мифтахудиновым 14.1.1945

Командир звена 51-го мтап младший лейтенант И.И. Репин. Погиб в бою 26.3.1945
(фото из архива О.А. Белайчука)



спустя некоторое время затонул с четырьмя моряками. Мы же потеряли храбрый экипаж Мифтахудинова, который счастливо избежал гибели в ходе своей одиссеи в сентябре 44-го. Не исключено, что какие-то повреждения получил и «Донау», поскольку в немецких исторических работах значится, что он пострадал от бомб в районе Мемеля, правда не 14-го, а 15-го числа. Гипотеза о повреждении «Донау» в результате атаки пары Борисова подтверждается и тем фактом, что 15 января ВВС КБФ боевых действий в районе Мемеля не вели по причине нелетной погоды.

Интересно отметить, что в данном случае впервые штаб 8-й мтад использовал новый способ наведения самолетов на цель. Если раньше звенья торпедоносцев и топмачтовиков поднимались в воздух после получения данных от воздушной разведки и летели в точку расчетного нахождения конвоя, то теперь в воздух поднимался специальный самолет наведения от 15-го орап (впоследствии их заменили самолеты, выделявшиеся непосредственно от 1-го гмтап и 51-го мтап), который шел на большой высоте примерно с полчасовым или 15-минутным опережением ударного звена. Далее, как писалось в отчете 51-го мтап «самолет привязывался к каравану и в дальнейшем наводил самолеты по радио (на волне «по флоту». — прим. М.М.) открытым текстом, имея все время на виду цель». Новая форма сокращала количество групповых вылетов, в которых ударным машинам не удавалось обнаружить цель, а главное, позволяла осуществлять последовательные атаки одного каравана несколькими волнами самолетов, вылетевших от разных частей и даже с разных аэродромов. Естественно, все это было возможно только в условиях полного отсутствия противодействия в воздухе.

Удар по очередному конвою состоялся уже на следующий день, даже несмотря на ограниченно летные погодные условия. Звено, ведомое Тимофеевым, атаковало три «транспорта» и «подводную лодку» севернее маяка Риксхейф. Обнаружив с удивлением отсутствие зенитного огня, экипажи «Бостонов» буквально растерзали немецкие суда, потопив два и тяжело повредив третье. На самом деле в прицеле пилотов оказались вышедшие на промысел рыболовные траулеры. Два из них — «Фердинанд» и «Доггербанк» — действительно отправившись на дно. Учтя несколько случаев потопления траулеров нашими подводными лодками в конце 1944 г., германское командование прекратило рыбную ловлю в Восточной Балтике, что нанесло еще один удар по агонизирующему Рейху.

В начале февраля командование ВВС КБФ решительно сместило приоритеты в сторону ударов по коммуникациям противника. На первое место вышли вылеты с торпедами и бомбами (95 из 142), а минные постановки отодвинулись на задний план (26 вылетов). Практически прекратились одиночные вылеты на «свободную охоту». Как правило, самолеты 1-го гмтап (в 51-м полку эта форма почти не практиковалась) вылетали на нее парами (четыре па-

Командир 1-й эскадрильи 51-го мтап капитан И.Д. Тимофеев (фото из архива О.А. Белайчука)



ры в феврале, шесть пар в марте, одна — в апреле), один раз в феврале — четверкой. В результате число «пустых» вылетов, т.е. без встречи с противником, заметно сократилось. В течение месяца состоялось 19 боев между вражескими кораблями и самолетами. Описать все их даже в масштабе данного труда не представляется возможным. Опишем лишь наиболее характерные или значимые эпизоды.

5 февраля два ударных звена 51-го мтап атаковали вражеские суда в глубине Данцигской бухты. По донесениям, они потопили три транспорта и повредили один танкер. Прокомментировать это как-либо невозможно — в тот же вечер мощный воздушный удар по Пиллау нанесли армейские ВВС, потопившие целый ряд небольших кораблей и судов. Немцы дают все свои потери за этот день без точного указания, где погибло судно — в самом порту или на подходах к нему.

13 февраля суда в море атаковало только одно звено, но этот бой навсегда вошел в историю нашей морской авиации. Вот как описал его в своих мемуарах командовавший в то время полком И.Ф. Орленко:

«В штаб поступили данные воздушной разведки о движении фашистского конвоя в составе трех транспортов и двух кораблей охранения курсом на северо-восток. И тут сразу все закрутилось. В 13 часов 34 минуты на аэродроме загудели моторы. Тяжело загруженные самолеты один за другим поднялись в воздух. Штурман ведущего самолета лейтенант Г. Чернышев дал курс. Ведомые быстро пристроились, а сзади заняли свое место истребители прикрытия. Следуя заданным курсом, группа точно вышла на цель.

По команде «Приготовиться к атаке!» группа рассредоточилась попарно. Фоменко (ведущий группы, ст. лейтенант, заместитель командира 1-й эскадрильи, — прим. М.М.) решил нанести удар по головному транспорту. По команде «Атака!» Носов вышел вперед ведущего самолета Еникеева и на максимальной скорости огнем крупнокалиберных пулеметов и бомбами стал расчищать путь своему торпедоносцу. Перед ним встала сплошная завеса огня.

Фашисты стреляли с кораблей охранения и с транспортов. В воздухе образовалась масса серо-черных облаков от разрывов. Многие снаряды рвались совсем рядом и осколками поражали самолеты. Огненные трассы пронизывали воздушное пространство.

«Пора бросать бомбы? Нет, торопиться не следует, — подумал летчик. — Из-за спешки может получиться недолет, и все пойдет насмарку. Еще несколько секунд, и судьба транспорта будет решена».

Когда до транспорта оставалось метров 700 — 800, в самолет Носова попал снаряд и он загорелся. Летчик направил этот горящий факел с бомбами на вражеский транспорт. Последовал взрыв. Огромный столб пламени и дыма поднялся в воздух, и судно быстро стало оседать на корму. В своем шестом и последнем боевом вылете погибли Виктор Носов, Александр Игошин (штурман самолета, — прим. М.М.) и Федор Дорофеев (стрелок-радист, — прим. М.М.). Столб черного дыма, словно траурное покрывало, опустился на их могилу в глубине Балтийского моря.

В этом бою Фоменко потопил еще один крупный транспорт, а Колташенко — сторожевой корабль. Но все экипажи с болью в сердце расстались с местом, где погибли их боевые товарищи.

Мы не слышали слов, которыми обменялись в кабинах горящего самолета Виктор Носов и его товарищи. Неизвестно, что сказал командир своему экипажу, что ответили ему штурман и стрелок-радист. Но те, кто сражался в одном строю с Носовым над волнами Балтики, помнят его слова: «Если подобьют над целью — пойду на таран!»

Вопреки данному эмоциональному описанию, немецкие материалы не дают оснований считать, что в ходе этого боя погиб хотя бы один корабль или судно. По немецким данным, нападению подвергся конвой, вышедший в 8 часов утра из Готенхафена в Либаву. Эскортировавший его охотник «Uj 1207» наблюдал



«Бостоны» 51-го мтап в Паланге, февраль 1945 г. (фото из архива О.А. Белайчука)

четыре «Бостона», только один из которых якобы сбросил торпеду. Один из нападавших был сбит, в то время как караван потерь не понес. Хотя в ходе боя 13 февраля не пострадало ни одно вражеское судно, это отнюдь не умаляет подвига летчиков минно-торпедной авиации, достойным представителем которых являлся экипаж Виктора Носова. Уже спустя два дня благодаря сообщению Совинформбюро о нем знала вся страна. С учетом этого не может не вызвать удивления тот факт, что командование ограничилось награждением погибших авиаторов всего лишь орденами Боевого Красного Знамени. Прошло еще несколько десятилетий, прежде чем в 1998 г. Виктор Носов и его товарищи получили звания Героев России.

Наметившееся укрупнение вражеских конвоев требовало адекватного массирования сил нашей ударной авиации. Первый бой с участием главных сил 51-го мтап пришелся на 15 февраля. Поскольку он оказался первым в своем роде, расскажем о нем подробно.

Авиационной разведкой в 14.15 был обнаружен конвой в составе семи транспортов, трех сторожевиков, тральщика и двух миноносцев, который находился в 12 милях севернее мыса Хель и следовал северным курсом со скоростью 7 узлов. Эти данные были немедленно доведены до летного состава полка, выделенного для удара по конвою. Метеообстановка по маршруту и в районе цели вполне допускала применение торпедоносцев и топмачтовиков: облачность 3—5 баллов высотой 600—1000 м, видимость 4—12 миль.

Командующий ВВС КБФ через командира дивизии Курочкина



Экипаж 51-го мтап, совершивший «огненный таран» 13.2.1945: пилот лейтенант Носов Виктор Петрович, штурман самолета младший лейтенант Игошин Александр Иванович, стрелок-радист сержант Дорофеев Федор Иванович. Удостоены звания Героя России посмертно (фото из архива О.А. Белайчука)



Деятельность торпедоносцев и топмачтовиков МТА ВВС КБФ в 1945 г. (по кораблям и судам в открытом море)

Месяц	Число сам., МТА ВВС КБФ на 1-е число месяца А-20+Ил-4	Число с/в у-вр+со	Самолето/ атак	Общий расход торпед/ по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты (по неполным данным)	Потери (все - самолеты А-20)
1.45	42+9	34+4	16	10/10	+ 9 ТР, = 2 ТР	+ 1 ТР, 2 РТ	1
2.45	55+11	75+20	62	34/33	+ 14 ТР, 1 ТН, 1 СКР, 1 ТЩ, 1 СКА, = 2 ТР, 1 ПЛ	-	3
3.45	51+11	241+15	181	90/88	+ 35 ТР, 11 СКР, 1 ТЩ, 1 ПЛ, 1 док, = 7 ТР	+ 4 ТР, 1 ТН, 1 ПАБ, 2 МТЩ, = 1 ТР	10
4.45	40+9	210+4	145	62/62	+ 14 ТР, 2 ТН, 1 ЭМ, 3 СКР, 4 БДБ, = 9 ТР, 1 КР, 1 БДБ	+ 3 ТР, 1 плав. арт батарея, = 1 ТН	21
5.45	43+9	71+0	57	17/17	+ 1 ЛК, 8 ТР, 1 ТЩ	+ 1 ТН, 1 УК	2
Итого	46,2+9,8 (средн.)	631+43	461	213/210	+ 1 ЛК, 80 ТР, 3 ТН, 1 ЭМ, 1 ПЛ, 15 СКР, 3 ТЩ, 4 БДБ, 1 СКА, 1 док, = 1 КР, 20 ТР, 1 ПЛ, 1 БДБ	+ 8 ТР, 2 ТН, 2 РТ, 2 ПАБ, 2 МТЩ, 1 УК, = 1 ТР, 1 ТН	37

Примечание. Все донесения об успехах приведены из отчетов минноторпедных полков, без учета их последующей корректировки штабом дивизии и ВВС КБФ. «Подтвержденные результаты» с февраля 1945 г. составлены по неполным данным.



Начальник политотдела ВВС КБФ генерал-майор авиации И.И. Сербин (второй слева) слушает доклад штурмана звена Чернышева о подвиге, совершенном экипажем Носова. Справа — командир 51-го мтап майор И.Ф. Орленко и ведущий группы заместитель командира 1-й эскадрильи старший лейтенант В.П. Фоменко (фото из архива О.А. Белайчука)

поставил задачу нанести по цели удар. Тот, в свою очередь, поставил задачу 51-му полку, который заблаговременно подготовил часть самолетов к выполнению подобного приказа. Наряд сил и время вылета определял сам командир полка после инструктажа ведущих групп. Для потопления четырех транспортов Орленко выделил три ударных группы. Первая — в составе шести, вторая — четырех и третья — четырех «Бостонов» в сопровождении в общей сложности 24 Як-9. Все группы по маршруту шли в строю клина. Между группами соблюдался интервал 500 м. Каждый топмачтовик имел по одной ФАБ-500 и ФАБ-250. Первая группа взлетела уже в 15.35, что следует признать весьма оперативным. Впереди группы летел самолет наведения от 15-го орап.

Придя в расчетную точку встречи, группа не обнаружила кораблей противника и продолжала полет на запад до меридиана мыса Риксгафт. Затем, развернувшись на юг, группа взяла обратный курс на Данцигскую бухту и в 16.51 с дистанции 8000 м обнаружила конвой в 16 милях севернее Хеля.

Вследствие различных разворотов во время поиска, вторая группа в момент обнаружения конвоя противника оказалась впереди первой и южнее ее на 1 км. Ведущие обеих групп с дистанции 5 км подали команду: «Приготовиться к атаке». По этой команде самолеты попарно разомкнулись по интервалу и дистанции и пошли на сближение с целью. С дистанции 2—2,5 км ведущие пар подали команду: «Атака!» После обстрела кораблей топмачтовики атаковали их бомбами. Вслед за ними атаку произвели торпедоносцы. Намеченные цели торпедоносцы атаковали с дистанции 800—500 м, топмачтовики — с дистанции 200—300 м. Третья группа обнаружила конвой в той же точке и атаковала его аналогично первым двум группам. Несмотря на то что звено атаковало последним, зенитный огонь конвоя оказался не подавлен, что стало причиной сбития машины мл. лейтенанта Каткина. В результате атаки считались потопленными четыре транспорта и тральщик. Этот результат вполне удовлетворил командование, хотя по итогам боя отмечалась поспешность удара первой и второй групп, что привело к действиям с одного направления, в то время как обстановка вполне позволяла взять цель в клещи. От себя мы добавим и тот очевидный факт, что групповая слетанность продолжала оставаться на низком уровне, что заставляло командование дробить силы полка на три группы. Оно-то хорошо понимало, что одновременная атака 14 «Бостонов», да еще и с двух направлений не приведет ни к чему хорошему. Указанные недостатки не могли не отразиться на результатах боя — по немецким данным их снова не было, если не считать потерь от пушечно-пулеметного огня. Так, на охотнике «Uj 1207» было ранено три моряка.



Атака немецкого конвоя 15.2.1945. Фото сделано с самолета командира 2-й эскадрильи 51-го мтап капитана Макарихина. Легенда: 1 — немецкие транспорта, 2 — взрыв бомбы, 3 — транспорт, дешифрованный как «горящий»

Понять, как такое могло происходить, можно из событий следующего дня. Приведем их в изложении капитана немецкого парохода «Эмситром» (4517 брт), который представил весьма подробную записку о событиях 16 февраля в свое пароходство: «Пароход «Эмситром» в балласте покинул Готенхафен 16 февраля 1945 г. в 5 часов утра, имея порт назначения Либав. Нас сопровождало два СКР (траулеры). Мы следовали согласно указанному курсу фарватером №76 до пункта №1 этого фарватера, которого мы достигли утром около 10.30. Был северный ветер силой 5 баллов, позднее уменьшившийся до 4 и 3. От пункта №1 фарватера №76 мы шли истинным курсом 38°.

Около 11 часов утра появился русский самолет. В 11.20 атаковали четыре русских самолета. У правого борта недалеко от бортовой платформы взорвались 2 бомбы, вследствие чего корабль так сильно встряхнуло, что все имевшиеся на борту материалы из стекла и фарфора были разбиты, в том числе и электрические светильники. С 12.30 до 13.05 мы дважды были атакованы каждый раз 16 самолетами, при этом были сброшены многочисленные бомбы и торпеды, которые не попали в цель. С 14.25 до 14.30 сзади подлетал один самолет, вероятно разведчик. Около 15 часов сзади были обнаружены четыре самолета, из которых два с левого борта догнали конвой и сделали над ним круг. Один самолет с угла 70—80° заходил на пароход «Эмситром» почти у самой поверхности воды. Так как я принял этот самолет за торпедоносец, я положил руль круто право на борт, чтобы при необходимости уклониться от торпедных следов. «Эмситром» еще не отвернул на три четверти, когда самолет, поврежденный сильным зенитным обстрелом, дымясь, упал в воду и затонул. Второй самолет, когда был обстрелян нами, показал немецкий опознавательный сигнал. С 15.30 до 16.20 конвой снова был дважды атакован тринадцатью самолетами бомбами, бортовым оружием и торпедами. Две бомбы пробили правый борт и взорвались в бункере правого борта. Первая бомба вызвала пожар в помещении 1-го инженера, вторая бомба пробила днище судна в машинном отделении и вызвала большую течь.

Машинное отделение не могло быть откачено. Все насосы вышли из строя, по этой же причине не мог быть затушен огонь в отсеке. Быстро поднимающейся в машинном и котельном отделениях водой были загашены огни в котлах, и главная машина остановилась. Пароход «Эмситром» кренился теперь на левый борт, ложился на воду при ветре с правого борта, и в короткое время все надстройки средней части судна были охвачены огнем. Тогда я отдал приказ покинуть корабль... Поэтому с командирами СКР было решено уничтожить судно как навигационное препятствие. Носовая часть судна «Эмситром» была пробита в районе ватерлинии 88-мм выстрелами. В 18.30 СКР взяли обратный курс на Готенхафен. Следующим утром в 3.40 корабль сопровождения пришвартовались в Готенхафене в портовом бассейне I.

Незначительное число попаданий, которое было получено при всех атаках, которым подвергся конвой, в первую очередь нужно приписать зенитным расчетам конвоя, которые замечательно оборонялись, и, кроме того, командованию судна, которое пыталось уклоняться от всех атакующих бомбардировщиков или торпедоносцев. Старшина зенитного расчета парохода «Эмситром» был ранен при первой атаке. Весь конвой при атаках, наряду с бомбами и торпедами, атаковывался бортовым оружием. «Эмситром» получил сотни пробоин в надстройках, в ограждении дымовой трубы и в вентиляторах. Командование судна при этом могло убедиться, что ограждение мостика, состоящее из угольного шлака в деревянной обшивке, защищало лучше всего. Пули, направленные на ограждение мостика, все остались в угольном шлаке.

Вышеприведенный текст прекрасно дополняется нашими материалами. Налет, описанный в документе как с 12.30 до 13.05, был произведен группой от 51-го мтап, в которую входило три торпедоносца, четыре топмачтовика и 10 истребителей 21-го иап. Летчики честно признались в том, что судно

они не поразили, но при этом мл. лейтенант Шкляревский высказал претензии на потопление одного из «сторожевых катеров». Группой из четырех самолетов, которую немцы обнаружили около 15.00, являлась пара «охотников» 1-го мтап. «Бостон» мл. лейтенанта Разбежкина оказался сбит зенитным огнем, а машина мл. лейтенанта Ковалева при возвращении оказалась случайно перехвачена тройкой «Мессершмиттов», которые нанесли ей тяжелые повреждения.

Все прочие удары по «Эмситрему», включая финальный, наносили штурмовики 11-й шад. Практика показала, что штурмовик Ил-2 в топмачтовом варианте с двумя ФАБ-250 благодаря хорошей живучести — оружие ничуть не менее эффективное, чем более тяжелый двухмоторный А-20. Весьма вероятно, что на счету штурмовиков и повреждение транспортов «Санга» и «Фангтурм» днем 18 февраля. Летчики минно-торпедной авиации в этот день трижды атаковывали различные групповые цели, но смогли доложить только о потоплении двух транспортов — одного торпедой, другого — бомбой.

Боевые действия на коммуникациях были в самом разгаре, когда командованию ВВС КБФ пришлось в голову переместить оба минно-торпедных полка на новые авиабазы. В самом деле, летая из Паневежиса, «Бостоном» каждый раз приходилось затрачивать 80 минут только на то, чтобы достигнуть береговой черты. После занятия Мемеля появилась возможность организовать базирование непосредственно на побережье. Еще 15 февраля 51-й полк в полном составе перебазировался в Палангу, а пятью днями позже 1-й полк перелетел на аэродром Грабштейн — небольшую полевую площадку в нескольких километрах южнее Мемеля. История показала, что это решение оказалось непродуманным и несвоевременным. В условиях теплой зимы 1945 г. полевые ВПП обоих аэродромов практически сразу «раскисли», что полностью исключало массовый взлет самолетов. В Паланге, кроме того, сказывалась близость линии фронта в Курляндии. Немецкие истребители-бомбардировщики из JG 54 неоднократно появлялись вблизи аэродрома, атакуя то базу торпедных катеров, то позиции железнодорожных арбатарей. 27 февраля во время учебно-тренировочного полета внезапно упал в воду А-20, пилотируемый мл. лейтенантом Маховым. Из-за низкой облачности наблюдение за самолетом с берега было затруднено, и причиной гибели предположительно посчитали атаку «Фокке-Вульфов». После этого случая 9 марта 51-й полк перевели в более безопасный Грабштейн, где к тому времени создали металлическую ВПП из американского сборного комплекта (длина 1300 м, ширина 60 м). В результате между 18 февраля и 4 марта летчики минно-торпедной авиации не участвовали ни в одном бою с врагом. Могет, в другое время такой перерыв и не имел бы значения, но между 19 февраля и 7 марта командование противника беспрепятственно перебросило морским транспортом десять дивизий курляндской группировки в Штеттин и Пиллау. Последствия прорехи в морской блокаде Либавы хорошо известны: вражеская группировка, внезапно возникшая в Померании (в нее входил и перебросенный из Курляндии 3-й танковый корпус СС), отвлекла значительные силы наших войск и отсрочила наступление на Берлин до середины апреля. Кроме того, в ходе ожесточенных боев 22—23 февраля свежим немецким дивизиям удалось пробить сухопутный коридор между Пиллау и Кёнигсбергом, что отсрочило падение этого города на полтора месяца.

Словно пытаясь загладить эту промашку, командование ВВС КБФ развернуло в марте 1945 г. беспрецедентно активную деятельность. Минно-торпедные полки произвели наибольшее количество вылетов по данным воздушной разведки (241), чем в какой-либо другой месяц войны. Это лишь на 20 вылетов меньше, чем суммарный показатель всей 2-й половины 1944 г. Количество вылетов с атаками — 181 — превосходило август и сентябрь 1944 г., вместе взятые, а число пораженных целей, даже по неполным данным, значительно превосходило показатели этих месяцев. Секрет такой большой интенсивности и ре-



Летчики минно-торпедной авиации, удостоенные звания Героя Советского Союза указом от 6.3.1945: командир звена 3-й эскадрильи 51-го мтап младший лейтенант Богачев Александр Александрович, командир звена 51-го мтап лейтенант Борисов Михаил Владимирович, штурман звена 51-го мтап младший лейтенант Рачков Иван Ильич, штурман 1-й эскадрильи 1-го гмтап капитан Рензаев Алексей Иванович (погиб в бою 19.3.1945) (Все фото из архива О.А. Белайчука)



Летчики минно-торпедной авиации, удостоенные звания Героя Советского Союза указом от 6.3.1945: командир и штурман звена 1-го гмтап лейтенант Гагиев Александр Максимович (слева) и старший лейтенант Демидов Ростислав Сергеевич (в центре) (фото из архива О.А. Белайчука)

зультативности, помимо более эффективного разведывательно-обеспечения, заключался в планировании на вылет в течение суток не одного-двух звеньев, как это было раньше, а практически всех исправных машин полка. С получением утренних разведанных командование дивизии намечало конкретные цели ударов. Командование полков планировало конкретный наряд самолетов и составляло замысел удара для своих звеньев. Во второй половине дня оставшиеся в строю машины и экипажи могли быть посланы на задание снова.

Обратимся к хронологии событий. Первые бои марта, пришедшие на 4, 6 и 9-е числа, вопреки донесениям, результатов не имели. Первое 100-процентное потопление пришлось на 11 марта. Вечером этого дня звено 1-го гмтап, ведомое Героем Советского Союза капитаном Шишковым, атаковало конвой, выходящий из Данцигской бухты. Нападение оказалось для противника внезапным, к тому же три из четырех самолетов атаковали крупный транспорт, замыкавший строй, а четвертый — находившийся рядом сторожевой корабль. Зенитчикам судна удалось сбить топмачтовик мл. лейтенанта Гагеева, но оба торпедоносца отработали без помех. Снаряды, сброшенные с небольшой дистанции, поразили транспорт «Борбек» (6002 брт), который вскоре затонул. По немецким данным, конвой шел из Данцига в Либаву с грузом снабжения для курляндской группировки.

Следующий успех не заставил себя долго ждать. 12 марта впервые в нападении на один конвой участвовала вся 8-я минно-торпедная авиадивизия и 11-я штурмовая. События развивались в следующем порядке.

Воздушная разведка в 10.37 обнаружила в 75 км севернее мыса Хель конвой противника в составе пяти транспортов, трех сторожевиков и тральщика, идущий южным курсом. Командующий ВВС приказал командиру 8-й мтад уничтожить все транспорты конвоя. Командир дивизии решил выполнять поставленную задачу рядом последовательных ударов торпедоносцев, топмачтовиков и пикировщиков. Основная роль в опе-

рации отводилась торпедоносцам и топмачтовикам, пикировщики должны были завершить разгром конвоя. Повторные вылеты планировались по готовности частей.

Для выполнения боевой задачи был выделен следующий наряд самолетов:

8 А-20 (4 торпедоносца и 4 топмачтовика) от 1-го гмтап, 18 А-20 (8 торпедоносцев и 10 топмачтовиков) от 51-го мтап, 27 Пе-2 от 12-го гмтап, 46 Як-9 на прикрытие торпедоносцев и пикировщиков от 21-го иап и 14-го гиап, 24 Ла-5 и Ла-7 в качестве групп воздушного боя от 4-го гиап. Первыми должны были вылетать торпедоносцы и топмачтовики, вторыми — пикировщики со своим прикрытием.

В районе обнаруженной цели севернее параллели 55°18' и южнее параллели 54°50' разведчики наблюдали десятибалльную облачность высотой 500 м, видимость 4—10 км. В промежутке между этими параллелями отмечалась безоблачная погода. Конвой был обнаружен в момент его выхода из границы десятибалльной облачности. Такая сложная метеорологическая обстановка требовала непрерывного наблюдения за целью. Для этого командир выделил два самолета Пе-2. Этим же самолетам было дано задание наводить по радио ударные группы и осуществлять фотоконтроль результатов ударов торпедоносцев и топмачтовиков.

С 11.55 до 12.05 последовательно с интервалом 5 минут с аэродрома Грабштейн вылетели три группы самолетов «Бостон»: первая группа в составе 4 самолетов от 1-го гмтап, вторая (5 А-20) от 51-го мтап и третья (4 А-20) от 1-го гмтап. Каждая группа прикрывалась четырьмя Як-9.



Транспорт «Борбек», потопленный торпедоносцами 1-го гмтап старшим лейтенантом Шишковым и лейтенантом Скрыбиным 11.3.1945

Первая группа, согласно своим расчетным данным, пришла в заданный район, цели не обнаружила и вернулась на аэродром. Фактически группа до цели не дошла. Остальные две группы обнаружили конвой в районе 10 км южнее его первоначальной точки, зафиксированной воздушной разведкой в 10.37. В 12.41 вторая группа (ведущий — Герой Советского Союза лейтенант М.В. Борисов*) в составе двух торпедоносцев и двух топмачтовиков нанесла удар по трем транспортам (по головному водоизмещением 4000 т, второму от головы водоизмещением 7000 т и концевому водоизмещением 5000 т). Хотя экипажи доложили о повреждении всех трех транспортов, истребители прикрытия подтвердили лишь попадание двух бомб в транспорт водоизмещением 4000 т. Фактически же не было и этого.

В 12.42 нанесла удар третья группа (ведущий — лейтенант Чистяков) по транспорту водоизмещением 8000 т. Одновременно атаковали 8 Ил-2 8-го гшп. В результате атаки наблюдениями экипажей и истребителей сопровождения установлено потопление торпедой транспорта водоизмещением 8000 т и попадание бомбы ФАБ-500 в кормовую часть концевого транспорта. С учетом того, что, по признанию пилотов штурмовиков, все их бомбы взорвались в 10—15 м от целей, можно считать, что летчики 1-го гмтап добились крупного боевого успеха. В результате попаданий сброшенных топмачтовиками бомб был потоплен транспорт «Геррит Фрицен» (1761 брт) и тяжело поврежден транспорт «Шторман» (1459 брт). Несмотря на сильную течь, немцы все-таки успели отбуксировать судно в порт, и 30-го числа того же месяца оно было добито союзной авиацией в Гамбурге, куда ушло на ремонт.

На второй удар по конвою вылетали шесть А-20 51-го мтап под прикрытием восьми Як-9. В 14.40 они обнаружили цель и спустя четыре минуты попарно атаковали транспорты. Наблюдениями экипажей и аэрофоторазведкой 15-го орап было установлено потопление двух транспортов водоизмещением по 7000 т каждый, чего на самом деле не было.

Для непрерывного наблюдения за конвоем штабом дивизии дважды высылались одиночные самолеты Пе-2. Оба самолета с боевого задания не вернулись.

Четверка А-20 1-го гмтап в 15.50 нанесла по конвою третий удар. Атака была безрезультатной: одна торпеда прошла за кормой транспорта в 10—15 м, вторая торпеда не пошла, а бомбы упали мимо. Спустя три минуты удар нанесли Пе-2 12-го гвардейского полка. Они действовали тремя группами по восемь самолетов в каждой. Пикировщики якобы потопили два оставшихся транспорта водоизмещением 8000 и 4000 т, но на самом деле лишь на одном из сторожевиков трое матросов получили ранения. Тем не менее после четырех ударов контрольная разведка 15-го орап не обнаружила транспортов в составе конвоя, а наблюдала лишь корабли охранения и несколько шлюпок. На самом же деле настаивать на уничтожении всех судов каравана не приходилось. Поскольку непрерывное наблюдение за караваном оказалось сорванным, — оба разведчика Пе-2 стали жертвами вражеских истребителей — весьма вероятно, что в последних случаях воздушная разведка наблюдала не сам караван, а догнавшие его корабли охранения — те, что ранее занимались спасением экипажа «Геррит Фрицен» или сопровождением «Штормана».

В последнем налете Пе-2 подверглись контратаке шестерки Fw 190. В результате произошедшего боя одна «пешка» загорелась и приводнилась севернее мыса Хель. Ее экипаж пропал без вести. Торпедоносцы и топмачтовики в тот день потерь не имели. Три «Бостона» оказались повреждены зенитным огнем, причем одному из них пришлось садиться на фюзеляж. Позже самолет удалось восстановить.

Тем не менее общий итог дня, несомненно, оказался в нашу пользу. К числу недостатков проведенного сражения командование отнесло распыление усилий некоторых звеньев на слишком большое число целей. Мы можем добавить к этому как минимум еще два момента. Во-первых, как и раньше, все атаки звеньев производились с одного направления. Во-вторых, все звенья атаковали конвой последовательно, а не одновременно. Фактически «избиение» каравана растянулось на весь день, что позволило противнику принять ряд контрмер, в частности вызвать истребительное прикрытие. Можно не сомневаться, что, если бы враг обладал достаточным количеством авиации, результаты ударов топмачтовиков и торпедоносцев мало отличались бы от аналогичных результатов, достигнутых низкими торпедоносцами в боях на Севере в первую половину 1944 г., т.е. их скорей всего не было бы вообще.

Нельзя сказать, чтобы командование дивизии не понимало всех этих негативных моментов. 18 марта, после небольшого периода нелетной погоды, оно вновь попыталось организовать мощное воздействие на коммуникации противника. Воздушные разведчики, посланные утром с расчетом обнаружить суда, вышедшие из Либавы, случайно нашли конвой у побережья Восточной Померании. Согласно донесениям разведчиков, он шел на запад, хотя, как выяснилось впоследствии, направление движения было определено с точностью до наоборот. Первая попытка атаковать караван шестеркой А-20 51-го полка закончилась неудачей — летчики не смогли отыскать цель. Памятая об уроках 12 марта, командир дивизии Курочкин решил ударить по цели всеми силами дивизии с расчетом, что в 10.10 его атакут 18 Пе-2, а в 10.51—10.52 — 14 «Бостонов» от обоих минно-торпедных полков. К подобной импровизации дивизия оказалась не готова. «Пешки» вместо конвоя отбомбились по отряду боевых кораблей, даже не дойдя до цели, а четверка А-20 1-го гмтап слетала впустую. По противнику отработали только десять «Бостонов» 51-го мтап, ведомые командиром полка Орленко. По докладом, они потопили один и повредили два 6000-тонных транспорта. Фактически попадания трех бомб получили транспорты «Орион» (1722 брт) и «Эллен» (565 брт), но, к сожалению, не все боеприпасы взорвались.

Два последующих удара получились лучше. В 15.40—15.50 конвой атаковали девять, а в 18.07—18.10 еще четыре «Бостона» от обоих минно-торпедных полков. В данном случае мы имеем возможность прокомментировать реальный ход боя, основываясь на донесении капитана голландского транспорта «Орион» (1722 брт):

«Мы вышли в море из Свинемюнде в порт назначения Готтенхафен 17 марта 1945 г. с грузом боеприпасов. На борту находилось 28 человек экипажа, в т.ч. 25 голландцев и три немца, а также 33 немецких солдата.

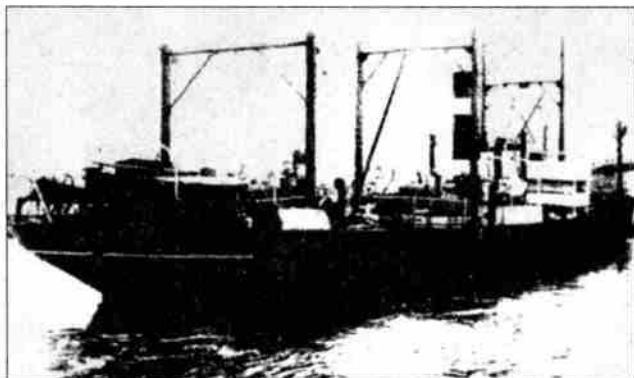
Мы шли в конвое с четырьмя торговыми судами и тремя кораблями охранения со скоростью около 5 узлов.

18 марта погода была хорошей, солнечно, хорошая видимость, берег не виден, сильное волнение.

Мы подвергались атакам русских самолетов на протяжении почти всего дня. В 10 часов (в рапорте указано средневропейское время, отличавшееся от московского на два часа. — прим. М.М.) мы получили попадание бомбы в кормовую часть, между 4-м и 5-м трюмами с левого борта. Эта бомба прошла навалом и вышла через иллюминатор, не причинив повреждений судну. Самолеты сбросили по нам несколько торпед и подвергли ожесточенному обстрелу из бортового оружия.

Другая атака имела место около 14 часов, но она закончилась безрезультатно. В 16.05 они атаковали со стороны правого борта (все промахнулись), затем со стороны левого борта и другая группа — со стороны правого. Мы получили как минимум три, возможно, четыре попадания. Они точно пришили в резервный топливный танк (3-й трюм), возможно, во 2-й трюм, машинное отделение и позже еще в 4-й трюм. Судно начало погружаться кормой, а когда вода достигла района машинного отделения, переломилось пополам, благодаря чему мы и спаслись.

* Награжден указом от 6.3.1945. Этим же указом звания Героя удостоены мл. л-т Богачев А.А., м-р Заварин Г.А. (посмертно), мл. л-т Рычков И.И. в 51-м мтап и л-т Гагиев А.М., ст. л-т Демидов Р.С., м-р Кузнецов В.М., к-н Рензев А.И. в 1-м гмтап



Транспорт «Орион», потопленный топмачтовиками 1-го гмтап и 51-го мтап 18.3.1945



Взрыв боеприпасов на транспорте «Орион». Снимок сделан с торпедоносца 51-го мтап старшего лейтенанта Башаева

Мы выпрыгнули за борт все, за исключением трех человек. Мы были одеты в спасательные жилеты. Три человека, выпрыгнувшие позднее с правого борта, погибли. Когда мы находились в воде, бомба, попавшая в 4-й трюм, вызвала взрыв груза боеприпасов. 6-метровый кусок кормы некоторое время оставался на плаву, и он защитил нас, находившихся в воде, от разлетавшихся фрагментов судна. Примерно через 20 минут мы были спасены эскортными кораблями — 14 человек одним и два другим. Мы высадились в Готенхафене в 22.15. Все остальные члены экипажа и немецкие солдаты погибли. Нас вывезли из Готенхафена через Любек, Гамбург в Нидерланды, и 12 апреля мы прибыли в Роттердам. Наше судно взорвалось в точке с координатами 54°59 N и 18°38 E».

Однако гибелью «Ориона» германские потери не ограничились. Попаданием бомбы в результате удара в 15.40—15.50 был потоплен моторный тральщик «R 227», кроме того, транспорт «Эллен» (1593 брт) получил серьезные повреждения в результате бомбовых попаданий и вышел из строя до конца войны. С нашей стороны пострадали только два А-20 51-го полка в ходе завершающей атаки на «Орион».

Подробно разобранные нами бои 12 и 18 марта показывают, что успехи торпедоносцев в борьбе с конкретным конвоем находились в прямой зависимости от количества совершенных вылетов, причем с каждым повторным ударом результат возрастал. Последнее, очевидно, объяснялось потерями на кораблях охранения от предыдущих ударов и израсходованием зенитного боезапаса. Таким образом, суммарный успех зависел от как можно более раннего обнаружения каравана и поддержания с ним контакта в течение продолжительного времени. Удавалось это далеко не всегда — мешали погодные условия, иногда не хватало подготовки летчикам. Группы, вы-

ланные для последовательных с небольшим интервалом ударов по одному конвою, не обнаруживали цель либо наносили удар по другой, случайно обнаруженной по маршруту полета группе судов. Не исключено, что, поскольку наша воздушная разведка велась совершенно открыто и все сообщения об обнаружениях передавались «по флоту», противник перехватывал наш радиообмен и изменял курс движения «засвеченных» караванов. В конце концов к исходу месяца командование перестало пытаться координировать удары полков по конкретным конвоям, пытаясь поразить, пусть и не на все 100%, все обнаруженные цели.

Вот краткое изложение боевых действий в последней декаде марта:

19-го, по вышеперечисленным причинам, состоялось три разрозненных удара, из которых только последний, вечерний, пришелся по запланированной цели. В этом случае охранение конвоя оказалось достаточно мощным, чтобы отразить атаку четырех «Бостонов». При этом прямым попаданием снаряда был подбит и подожжен торпедоносец командира 2-й эскадрильи 1-го гмтап майора Меркулова. По донесениям остальных экипажей, горящий А-20 продолжил атаку и потопил сброшенной торпедой 10 000-тонный транспорт противника. Фактически же немцы, сосредоточив огонь на торпедоносцах, пропустили удар топмачтовиков. Попадание бомбы получил сторожевой корабль «Гауляйтер Бюркель», который полностью потерял ход и вышел из строя до конца войны. Два члена его экипажа погибли, трое — получили ранения. Указом от 23.2.1998 Меркулову и членам экипажа торпедоносца стрелку-



Пара торпедоносцев — топмачтовик (на ближнем плане А-20 лейтенанта Подъячева, на заднем — младшего лейтенанта Головачанского) готовится нанести удар по конвою, 19.3.1945 (фото из архива О.А. Белайчука)



Взрыв бомбы рядом с целью. Снимок сделан с торпедоносца 1-го гмтап лейтенанта Подъячева, предположительно 19.3.1945 (фото из архива О.А. Белайчука)



Стрелок-радист старшина Грибовский Александр Прокофьевич. Погиб в бою 19.3.1945, посмертно удостоен звания Героя России

радисту старшине А.П. Грибовскому и воздушному стрелку мл. сержанту В.С. Растяпину присвоили звание Героя России. Летевший вместе с Меркуловым штурман майор А.И. Рензаев

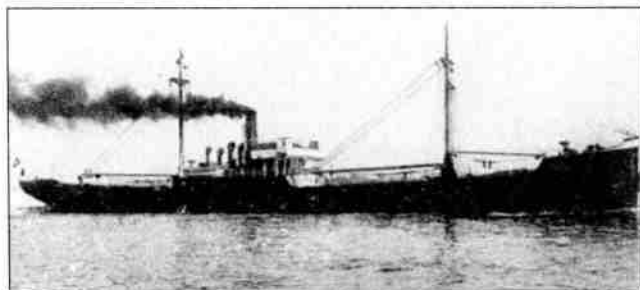
был удостоен звания Героя Советского Союза еще 6.3.1945, и награждать повторно его не стали.

22 марта под удар попал конвой, шедший из Засница в Готенхафен. Наиболее мощный удар нанесли в 11.20—11.22 двенадцать А-20 из состава обеих частей. По донесениям летчиков, четверка 51-го полка потопила 7000- и 8000-тонный транспорт и сторожевой корабль, восьмерка 1-го гвардейского — потопила еще три транспорта (два по 7000 т и один 4000-тонный) и второй сторожевик. Следует отметить, что восьмерка одновременно атаковала караван с двух бортов, правда каждое из двух звеньев атаковало разные части каравана: первое звено центр — со стороны правого борта, второе звено — арьергард со стороны левого борта. Попадания в пять из восьми судов каравана частично подтверждались аэрофотосъемкой. Тем не менее на сегодняшний день более-менее уверенно можно говорить только об уничтожении парохода «Франкфурт» (1186 брт) и небольших повреждениях от пушечно-пулеметного огня и осколков сторожевого корабля «V 303». Плата за успех составила два сбитых и два поврежденных топмачтовика, два пропавших без вести экипажа.

Следующим днем интенсивной боевой деятельности стало 24 марта. Полки совершили 26 самолето-вылетов, произвели пять групповых ударов и, по донесениям, потопили семь транспортов, подводную лодку и два сторожевика (правда, командование ВВС КБФ на основе данных фотоконтроля и донесений истребителей сопровождения засчитало вместо семи только четыре транспорта). Еще три судна числились поврежденными. Почти все удары производились по разным целям, благо в период массовой эвакуации недостатка в них не было.



Атака на немецкий конвой 22.3.1945. Снимок сделан с торпедоносца 1-го гмтап лейтенанта Чистякова. Цифрами «2» и «3» обозначены поврежденные корабли



Транспорт «Франкфурт», потопленный минно-торпедной авиацией КБФ 22.3.1945



Экипаж Меркулова: начальник связи 51-го мтап лейтенант В.В. Быков, командир эскадрильи капитан Меркулов Василий Александрович, штурман эскадрильи капитан А.И. Рензаев, воздушный стрелок младший сержант Растяпин Василий Сергеевич. Меркулов и Растяпин погибли в бою 19.3.1945, удостоены звания Героя России посмертно. Фото сделано в 1944 г., когда экипаж Меркулова входил в состав 51-го мтап (фото из архива О.А. Белайчука)

Немецкая сторона подтверждает только потери личного состава на судах одного из конвоев, по всей вероятности от осколков и обстрела.

Несколько выделяются из длинной череды боев события 26 марта. Утром этого дня в 40 милях юго-западнее Либавы наша воздушная разведка неожиданно для себя обнаружила небольшой немецкий конвой (танкер «Засниц», 694 брт и четыре моторных тральщика). Обычно днем в этом районе вражеские суда ходить не решались, но тут их, очевидно, подвела



Пожар на тяжело поврежденном танкере «Засниц», 26.3.1945. Снимок сделан с самолета младшего лейтенанта Богачева



Гибель «Засница». Снимок сделан со штурмовика 11-й шад



Экипаж командира звена 51-го мтап младшего лейтенанта Еникеева перед боевым вылетом. Слева направо: Г.Г. Еникеев, стрелок-радист сержант Д.Н. Сулейманов, штурман младший лейтенант Н.Г. Данилин. Экипаж пропал без вести 26.3.1945 (фото из архива О.А. Белайчука)

либо техника, либо прогноз метеорологов. Штаб ВВС КБФ нацелил на удар по конвою минно-торпедные полки и 11-ю штурмовую дивизию, которые растерзали его практически в клочья. Первым же налетом штурмовиков танкер был сильно поврежден и потерял ход. В течение часа после этого немцев дважды атаковали ударные звенья 51-го полка, которые доложили о потоплении танкера и двух кораблей из состава охранения. По немецким данным, до погружения в воду в «Засниц» успело попасть восемь бомб и две торпеды, под которыми могли пониматься и бомбы, сброшенные топмачтовым способом. Из двух погибших моторных тральщиков один — «R 145» — точно погиб в результате последующих ударов штурмовой авиации. Помимо этого, тяжелые повреждения получили тральщик «R 249» и торпедный катер «S 99». Общие потери на немецких кораблях составили 29 погибших и 14 раненых. При атаке на танкер был сбит «Бостон» мл. лейтенанта Репина. Для поиска и спасения летчиков в море вышли торпедные катера «ТК-10» и «ТК-181». Им удалось выполнить задачу и доложить об этом по радио, после чего практически сразу же катера попали под удар «Фокке-Вульф» JG54 и были потоплены. На этот раз не спасся никто...

После нескольких разрозненных ударов по конвоям внимание штаба ВВС КБФ во второй половине дня приковал отряд боевых кораблей, переходивший из Данцигской бухты на запад с небольшой скоростью. Как оказалось, в его состав входили легкий крейсер «Лейпциг» и не менее восьми тральщиков и сторожевых кораблей. Крейсер находился в сильно поврежденном состоянии после столкновения с тяжелым крейсером «Принц Ойген» 15.10.1944. Тогда «Лейпциг» отбуксировали в Готенхафен, но в строй ввести так и не успели. До 24 марта корабль находился в этом порту, причем с 10 марта его орудия вели огонь по наземным целям — войскам Красной

Армии, сосредоточившимся для штурма города. Когда оставаться в порту стало опасно, корабль перешел на рейд Хель, а днем 26-го взял курс на запад. Его паросиловая установка в строй так и не была введена, вследствие чего корабль двигался под дизелями экономического хода, обеспечивавшими ему движение со скоростью 6 узлов. Появление в открытом море такого противника не могло не вызвать ажиотажа, вследствие чего командование 8-й авиадивизии получило приказ нанести по крейсеру скоординированный удар обоих полков. Между 17.00 и 17.15 корабль атаковали семь торпедоносцев и пять топмачтовиков. Соединение встретило их весьма сильным и точным огнем еще на дальней дистанции, вследствие чего самолетам пришлось освобождаться от боевой нагрузки на удалении 1000—1400 м от цели. Несмотря на это, экипажи 51-го мтап утверждали, что наблюдали взрыв торпеды в кормовой части крейсера, а один из топмачтовиков якобы потопил миноносец. Этот успех приписывался экипажу мл. лейтенанта Долбина — единственному погибшему в ходе атаки.

Единственным результатом ударов по «Лейпцигу» стало потопление корпуса недостроенного торпедного катера, шедшего у крейсера на буксире. Это еще раз подтверждает мнение, что одной из главных причин успехов балтийской минно-торпедной авиации являлась именно слабость оборонительных мероприятий противника, а не передовая тактика или сильно возросшее индивидуальное мастерство авиаторов. Ведь стоило им столкнуться с серьезным противодействием и успехи заканчивались. Это явление, судя по отчетам, являлось весьма частым объектом критики и самокритики. Основной причиной его виделась слабая подготовка летчиков, особенно прибывших на пополнение частей.

Вот лишь несколько выдержек из отчетов 51-го мтап.

Февральский: «Основным недостатком вновь прибывшего летного состава из 4-го МАУ (имеется в виду 4-е ВМАУ, готовившее кадры для МТА. — прим. М.М.) является:

- а) Отсутствует групповая слетанность на малой высоте с применением противозенитного маневра;
- б) Не отработано бомбометание топмачтовым способом;
- в) Не оттренированы летать в усложненных метеословиях днем и в лунную ночь. Приходится дорабатывать в условиях базирования на прифронтовых аэродромах, одновременно с напряженной боевой работой части».

Мартовский: «Основным недостатком вновь прибывшего летного состава (имелся в виду и летный состав, прибывший из состава 36-го мтап ВВС СФ. — прим. М.М.) является:

- а) Нет тренировки в низком самолетовождении в строю над морем. Не отработано топмачтовое бомбометание с обстрелом цели и противозенитный маневр, на отходе и подходе к цели;
- б) Плохая осматривательность в воздухе и недостаточно отработанная групповая слетанность в составе 6—8 самолетов».

Чтобы не допустить снижения уровня подготовки летного состава 8-й мтад, командование ВВС ВМФ пошло на неординарные меры. В последние дни марта в состав 1-го гмтап вошло шесть экипажей из состава 13-го гдбап ВВС ЧФ, в состав

«Бостоны» ВВС КБФ атакуют крупный боевой корабль Крисмарине. Немецкий снимок



Изменение уровня подготовки экипажей минно-торпедной авиации ВВС КБФ в 1945 г.

Дата	1-й гмтап			51-й мтап		
	всего экипажей	в т.ч. боевых	в т.ч. летающих ночью	всего экипажей	в т.ч. боевых	в т.ч. летающих ночью
1.1.45	21+17	11+17	8+7	27	27	7
1.3.45	26+12	15+9	11+6	30	30	7
1.5.45	17+12	15+10	12+8	30	29	4

51-го мтап — такое же количество из 36-го мтап ВВС СФ. Впрочем, как уже указывалось в главе, посвященной ВВС СФ, в ходе боевых действий эта часть торпедоносцев и торпедовиков 1-го гмтап удалось произвести одновременную атаку конвоя с двух бортов, несколько раз самолеты из разных частей нанесли последовательные с небольшим интервалом удары по одному и тому же каравану, добываясь при этом заметных успехов. Тем не менее оба этих способа не стали основными.

Из-за сложностей с их организацией штаб дивизии достаточно часто продолжал прибегать к ударам по каждому обнаруженному каравану силами одного звена. Такие налеты, как правило, положительных результатов не приносили. Тем не менее сами мартовские успехи выглядели весьма внушительно: как минимум семь достоверно пораженных и до пяти вероятно пораженных целей, еще две потопленные совместно со штурмовой авиацией. Число потерянных в боях машин и экипажей (десять и восемь соответственно) фактически соответствовало количеству потопленных и поврежденных судов.

Март доставил не меньше изменений в наземной обстановке, чем предыдущие месяцы. В результате наступления 2-го Белорусского фронта в Восточной Померании к 5 марта немецкий фронт оказался рассечен надвое. Восточная группировка под непрерывающимися ударами отступала к Данцигу и Готенхафену, которые пали 30 и 28 марта соответственно. Остатки немецких дивизий и десятки тысяч беженцев сосредоточились на косе Хель, которая удерживалась немцами вплоть до последних дней войны. В западной части Померании наши войска овладели Кольбергом (18 марта) и подошли вплотную к Штеттину и Свиномюнде. Немецкие перевозки морем в марте имели весьма значительный объем. Они характеризуются следующими цифрами: всего за месяц морем было вывезено 541,9 тыс. человек, в т.ч. из Готенхафена 136,6 тыс., из Данцига — 68,5 тыс., с полуострова Хель — 71,8 тыс., из Кольберга — 127,9 тыс. и из Пиллау — 58,3 тыс. Обратными рейсами завозились маршевые пополнения и боеприпасы. Во всем этом было задействовано более пяти сотен транспортных судов и боевых кораблей.

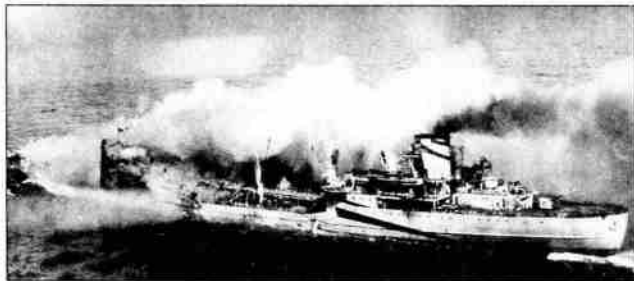
Второй по важности задачей для Военно-морского командования «Балтийское море» являлась огневая поддержка приморского фланга, которая осуществлялась т.н. «боевыми группами» вице-адмиралов Тиле и Роге. Каждая из них образовывалась вокруг тяжелого крейсера — «Лютцов» и «Принц Ойген» соответственно. С начала марта «Ойген», а с 23-го и «Лютцов», окруженные многочисленными эсминцами и миноносцами, вели обстрел береговых целей, сначала на восточном побережье Данцигской бухты (Земландском полуострове), затем и на западном — в районе Данцига и Готенхафена. Только «Ойген» израсходовал с 10 марта по 4 апреля 4871 203-мм и около 2500 105-мм снарядов, так что эффект от огня тяжелых крейсеров, надо думать, был немалый. Наше командование сосредоточило усилия ВВС на коммуникациях противника, а с начала марта начало наносить систематические удары по гавани Пиллау, для чего на аэродром Эльбинг перебазировалась 9-я штурмовая авиадивизия. На протяжении почти что месяца наши самолеты и крупные вражеские надводные корабли мирно уживались друг с другом, выбирая цели далеко в стороне. Очевидно, наше командование понимало, что к атакам столь крупных целей мы не готовы с точки зрения тактики

и подготовки летчиков, с другой стороны, пыталось избежать лишних потерь. Кроме того, полнейшая пассивность нашего надводного флота не требовала вывода из игры немецких тяжелых крейсеров. Они ведь не мешали действовать нашей авиации, подводным лодкам и торпедным катерам! Единственным, кто оставался внакладе, оказывались сухопутные войска, но с конца ноября 1944 г. КБФ перестал напрямую подчиняться фронтовому командованию. Только 1 апреля командующий КБФ В.Ф. Трибуц отдал приказ задействовать для удара по «группе немецких кораблей, обстреливающей части Красной Армии в районе Данцига», одну подводную лодку и ВВС. Поскольку это указание совпало с началом периода нечетной погоды, командующий предлагал воздействовать на противника одиночными торпедоносцами, но в реальности до этого не дошло. Отказались и от другого настроя придуманного решения — свалить всю борьбу с крейсерами на штаб 9-й шад, усилив ее десятком «Бостонов». Подобная организация уже апробировалась в ходе боев за полуостров Сырве, показав свою полнейшую несостоятельность. Тем не менее продолжавшийся до 7 апреля нечетный период дал время командованию 8-й авиадивизии и частей, чтобы подготовиться к массированным атакам и продумать некоторые новые тактические приемы, о чем мы расскажем ниже.

Первая попытка нанести удар по кораблям в Данцигской бухте пришлось на вторую половину дня 7 апреля. Для удара в воздух поднялись 9 Пе-2 и 10 А-20 от всех трех ударных полков дивизии. В 17.00 «пешки» с высоты 2100–3000 м нанесли безрезультатный удар по эсминцу, который они приняли за «легкий крейсер типа «Змден». Бомбардировка осуществлялась с большой высоты, с одного захода, что вызвало справедливую критику со стороны штаба ВВС. Действия же «Бостонов» сопровождалась еще большим конфузом. По докладу ведущего в 16.57 на подходе к цели они якобы попали в густой туман (это при том, что «пешки» свободно наблюдали цель с высоты 3000 м!) и повернули на базу. Впоследствии в уже цитировавшемся «Сборнике материалов» №12 писалось: «Она (группа торпедоносцев и торпедовиков. — прим. М.М.) проявила явное нежелание встретиться с боевыми кораблями противника... Туман, где-либо встреченный этой группой, послужил лишь поводом, чтобы оправдать свое возвращение».

Надо думать, что нечто подобное вернувшимся экипажам пришлось выслушать уже тем же вечером. И хотя на следующий день командование полков и дивизии попыталось заставить летчиков проявить больше настойчивости при выполнении боевых задач, рядовым пилотам явно не хватило желания решительно атаковать тяжелые корабли.

Утренняя воздушная разведка показала наличие на якорной стоянке западнее м. Хель двух транспортов, семи миноносцев, 10 сторожевиков и семи БДБ. Крейсера находились на северной стоянке и не попали в поле зрения разведчиков по необъяснимой случайности. Тем не менее вылетевшие в 09.40 из Грабштейна пикировщики и торпедоносцы получили задачу атаковать именно крейсера. У мыса Хель ударные эшелоны оказались около 10.30 — примерно спустя полчаса после того, как немецкое соединение (оба тяжелых крейсера, эсминцы «Пауль Якоби», «Z 31» и «Z 38», миноносцы «Т 33» и «Т 36») взяло курс на запад. Решение об отводе «боевых групп» было принято немецким командованием в силу того, что на «Принце Ойгене» полностью закончились 203-мм снаряды, а «Лютцов», на котором снаряды еще оставались, требовался для обороны



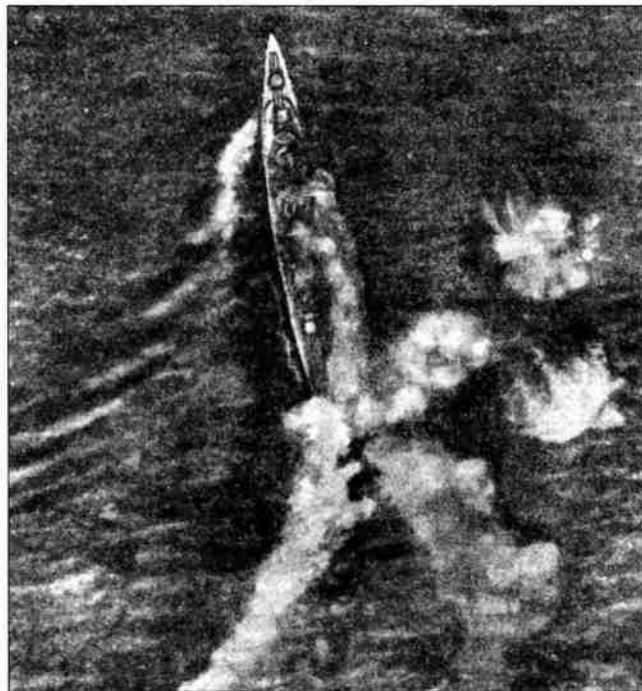
Гибель плавбазы «Франкен», тяжело поврежденной советскими штурмовиками у мыса Хель

Свинемюнде. В утренние часы соединение выдержало налет Ил-2, добившихся двух бомбовых попаданий в «Z 31». Другими атаками штурмовиков на южной и западной стоянках были потоплены плавбаза «Франкен» (11 115 брт) и плавбаза гидроавиации «Ганс Альбрехт Веддель». Впервые якорные стоянки у м. Хель подвергались столь массированным ударам, что заставило командование 2-й боевой группы Кригсмарине ускорить свой отход. Этому препятствовала лишь скорость поврежденного «Z 31», который не мог развить более 16 узлов.

Первыми в атаку вышли пикировщики. Ведущий одной из девяток неверно оценил обстановку в районе цели и бомбил с горизонтального полета с высоты 3000 м, две остальные девятки — с пикирования с высоты 2000 м. Даже несмотря на большую высоту сбрасывания, немецкому соединению удалось сбить одну из «пешек». Летчики настаивали на попадании одной бомбы в «Ойген», а другой — в эсминец, который якобы вскоре затонул. Немцы категорически отрицают и то и другое.

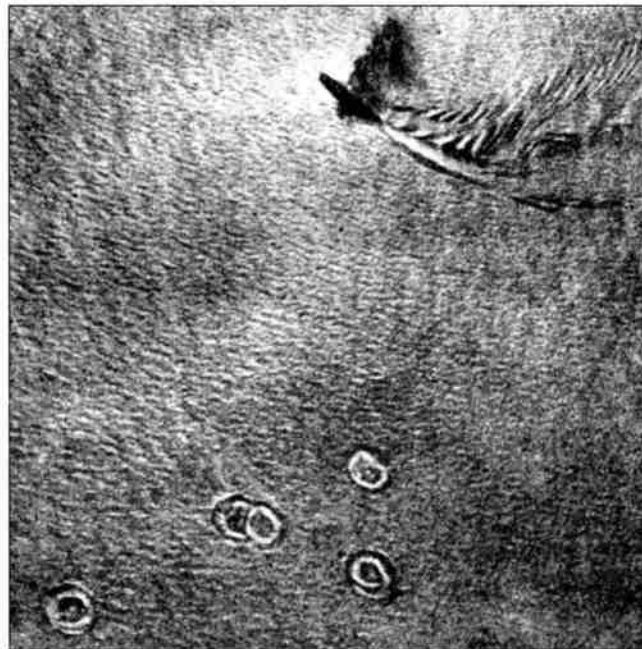
Спустя пять минут в атаку вышли семь торпедоносцев и три топмачтовика 51-го мтап, ведомые командиром полка Орленко. Самолеты разделились на две группы, пытались охватить крейсер (очевидно, все тот же «Принц Ойген») с носовых курсовых углов обоих бортов. Видимо, в момент принятия решения курс корабля был определен неверно, поскольку поверить в то, что, «заметив приближение торпедоносцев, крейсер лег в правую циркуляцию и к моменту сбрасывания торпед привел атакующие группы на кормовые курсовые углы», невозможно. Выходящий в атаку со скоростью 300 км/ч торпедоносец преодолевает 5 км (дистанция, на которой самолеты обнаружили соединение) за минуту, что как минимум в полтора раза меньше, чем требуется тяжелому крейсеру на выполнение подобного маневра. Как и ожидалось, вражеское соединение поставило мощный заградительный огонь. Не планируя сближаться на дистанцию прицельного торпедометания, торпедоносцы развернулись строем фронта и сбросили снаряды с дистанции 1200—1500 м. Хочется подчеркнуть, что самолеты сбрасывали торпеды с такой дистанции не потому, что летчики не могли или боялись сблизиться с целью. Расчет делался на то, что кораблю не удастся пройти между «зубьями» торпедной «гребенки», что весьма напоминало немецкий прием «золотые клещи». На самом же деле закончившему разворот крейсеру не составило труда уклониться от всех торпед. Хотя в полковых оперативных сводках и записано, что экипажи «наблюдали прямое попадание торпеды в центральную часть, взрыв и дым на крейсере, который все увеличивался», ни фоторазведчик, ни истребители сопровождения успеха не подтвердили, в связи с чем атака была признана безрезультатной.

Еще менее удачно действовала группа 1-го гмтап, ведомая командиром полка Кузнецовым. Вместо Хеля она почему-то полетела к острову Борнхольм, восточнее которого в 10.52 обнаружилась большой караван. Далее начали происходить вообще мало объяснимые вещи. Группа совершила три захода, но каждый раз при сближении с целью попадала в туман и от атаки отказывалась. Бомбы сбросил только топмачтовик мл.



Тяжелый крейсер «Принц Ойген» под ударами пикирующих бомбардировщиков 12-го гап пб 8.4.1945

лейтенант Абалмасов, который после удара потерял остальных, заблудился и совершил вынужденную посадку на своей территории. Оставшиеся семь торпедоносцев и три топмачтовика полетели назад к Хелю. В 11.27 они наткнулись на крейсерское соединение. Атаковать так, как планировалось, снова помешал пресловутый «туман», который почему-то отсутствовал на многочисленных снимках фоторазведчиков, пикировщи-



Бомбардировка поврежденного эскадренного миносца «Z 31» 8.4.1945

ков и штурмовиков. Немцы же были убеждены, что только сильный заградительный огонь сорвал новую атаку торпедоносцев. На самом деле свою торпеду сбросил лишь капитан Гурьянов, который доложил о попадании в «легкий крейсер». Дальнейшего наблюдения за целью не велось по причине все того же тумана. Он также помешал 15 «Бостоном» обоих полков обнаружить крейсера во второй половине дня.

Проанализировав свои не слишком успешные действия 8 апреля, командование ВВС КБФ в течение вечера и ночи на скорую руку разработало план массированного удара по крупным надводным кораблям у Хеля днем следующих суток. Его замысел заключался в последовательном задействовании двух дивизий — 9-й штурмовой и 8-й минно-торпедной. Первыми атаковали штурмовики с задачей подавления ПВО кораблей, вторыми Пе-2 и высотные торпедоносцы, которые расстроили бы ордер ПВО на якорной стоянке, третьими — топмачтовики и низкие торпедоносцы, наносившие главный удар. Для реализации замысла 1-й гмтап к утру должен был подготовить к вылету три высотных, четыре низких торпедоносца и шесть топмачтовиков, 51-й мтап — две группы по четыре низких торпедоносца и шесть топмачтовиков в каждой.

В полках не смогли справиться с подготовкой столь большого числа машин, а утренняя разведка показала, что крупные корабли противника у Хеля отсутствуют. Узнав об этом, командование ВВС КБФ и дивизий с легкостью отказалось от своего плана и занялось своим излюбленным делом — посылкой небольших групп самолетов для атаки каждого обнаруженного в море отряда кораблей или судов. К концу суток минно-торпедные полки произвели 23 самолето-вылета и 19 самолето-атак.

Две группы напали на конвои в море и доложили об успехах, не подтверждавшихся немецкой стороной. В ходе налета группа 1-го гмтап потеряла А-20 ст. лейтенанта Большусова. Как выяснилось впоследствии, пилоту удалось дотянуть поврежденную машину до мыса Риксхейф и аккуратно посадить ее на воду в 2 км от берега. Поскольку штурман и стрелок-радист получили ранения еще в воздухе, спустить на воду спасательную шлюпку не получилось. Положение спасли красноармейцы, которые, увидев падение самолета, разыскали лодку и уже через час вытащили авиаторов из холодной апрельской воды — редкий случай спасения экипажа самолета, сбитого в ходе налета на конвой.

Две другие группы действовали по скорректированному плану по судам на якорной стоянке у Хеля. Их налеты представляют наибольший интерес. Первой в 15.03 с высоты 3000 м в атаку вышла тройка высотных торпедоносцев. Из-за несогласованности действий с пикировщиками удар происходил не одновременно, а с опозданием на 13 минут. Вторым отрицательным моментом явилось отсутствие у пилотов опыта высотного торпедометания. Вместо того чтобы сбросить циркулирующие торпеды по курсу судов, маневрировавших в тот момент в общем направлении на северо-запад, «Бостоны» атаковали арьергард конвоя. По наблюдениям, «корабли противника на полных скоростях ходили различными курсами, уклоняясь от высотных торпед». Тем не менее пилоты доложили о попадании торпеды в 8000-тонный транспорт. В штабе доклад засчитали как потопление, правда, размер судна уменьшили до 6000 т. Группа топмачтовиков 51-го мтап первоначально шла вслед за высотниками из 1-го гмтап. Спустя какое-то время она попала в пресловутый «туман» и оторвалась от лидеров. Продолжая двигаться в прежнем направлении, пятерка внезапно выскочила на отряд кораблей в составе эсминца, тральщика и сторожевика. Дистанция обнаружения составляла всего 800—1000 м, и ведущий капитан Тимофеев не успел распределить цели между экипажами. В результате все они с ходу атаковали ближайшие тральщик и сторожевик, более заботясь о том, как бы не столкнуться в воздухе при одновременной атаке. Попаданий замечено не было. И в этот день безуспешные атаки «Бостонов» резко контрастировали с действиями штурмовиков и пикировщиков, добивших у Хеля



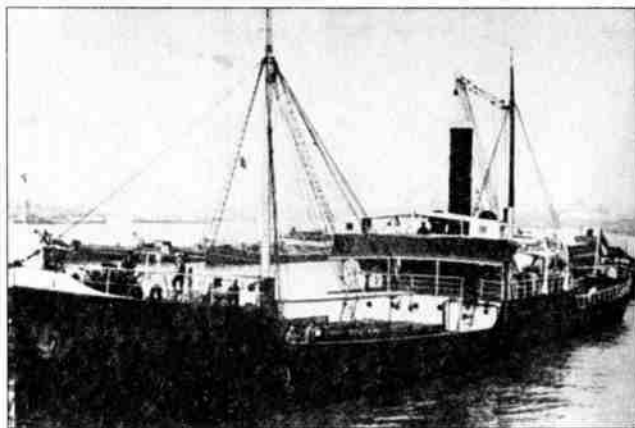
Летный состав 2-й эскадрильи 1-го гмтап. Слева направо: пилот младший лейтенант С.М. Тикунов, штурман старший лейтенант М.В. Поликарпов, командир эскадрильи майор С.А. Щербаков, командир звена лейтенант П.И. Чистяков, командир звена лейтенант А.Е. Скрыбин, 11.4.1945 (фото из архива Г.Ф. Петрова)

ранее поврежденный в Пиллау транспорт «Альберт Йенсен» (5446 брт) и повредивших эсми́нец «Z 43».

10 апреля минно-торпедная авиация не действовала, хотя погодные условия вполне допускали это. Очевидно, и командованию, и летчикам потребовалось время для анализа предшествующих боев и подготовки материальной части к новым. В результате полеты 11 апреля носили более массированный и целеустремленный характер. В течение дня торпедоносцы и топмачтовики дивизии нанесли восемь групповых ударов (39 самолето-вылетов и атак) по четырем или пяти конвоям, обнаруженным у побережья Померании. Наибольшему воздействию подвергся крупный караван, который, по нашим данным, включал пять транспортов и четыре корабля охранения и шел в направлении Либавы. Конвой сумел постоять за себя — из 21 атаковавшего его «Бостона» три оказались сбиты. Остальные, столкнувшись с сильным оборонительным огнем, атаковали неточно, сумев «потопить», по докладам, только три судна, сторожевик и повредить еще один транспорт (командование потопление одного из транспортов не засчитало). По немецким данным, ни одного прямого попадания торпед или бомб в ходе этих налетов достигнуто не было, но от осколков и пушечно-пулеметного обстрела пострадали тральщик «М 460» (2 тяжело и 2 легко раненных) и охотник «Uj 1207» (4 раненных). У последнего, кроме того, одним из сбитых «Бостонов» была срезана мачта. Кроме того, группа самолетов 1-го гмтап атаковала один конвой с применением топмачтовиков, высотных и низких торпедоносцев, но неудачно. Так же неудачами закончились попытки потопить поврежденный эсми́нец «Z 43», который подорвался на британской магнитной мине в Данцигской бухте 10 апреля, а теперь буксировался миноносцем «Т 33» в Варнемюнде. Итог дня оказался неутешительным. К четырем сбитым в те-



Самолеты 51-го мтап атакуют поврежденный эсми́нец «Z 43» 11.4.1945. Снимок с торпедоносца младшего лейтенанта Горбушкина



Транспорт «Карлсруэ», потопленный торпедоносцем 1-го гмтап младшим лейтенантом Головчанским 13.4.1945

ние дня «Бостоном» (все они погибли с экипажами) следовало добавить еще восемь поврежденных зенитным огнем.

С учетом этого становится ясно, почему в последующие дни активность полков пошла по нисходящей линии. 12 апреля состоялось только три удара (18 самолето-атак), не имевших реальных результатов. Большой конфуз произошел с ударной группой 51-го мтап, включавшей 10 «Бостонов». Группа имела задачу атаковать крупный караван в 70 км северо-западнее Леба. В полете ведущий группы Герой Советского Союза ст. лейтенант Борисов случайно обнаружил транспорт в сопровождении двух эскортных кораблей и не смог удержаться от соблазна напасть. В послевоенном сборнике материалов по этому поводу писали:

«Эта случайно обнаруженная цель была недостаточна для такой мощной группы, как 10 А-20-ДО. Вся группа атаковала один транспорт. Корабли охранения противника не препятствовали, так как в это время они были далеко от транспорта. Казалось, что транспорт должен был неизбежно погибнуть, ибо выдержать атаку 10 самолетов, из которых каждый способен потопить корабль, почти невозможно. Но такое «чудо» случилось. Атака производилась последовательно каждым самолетом с одного борта и с одного захода. В связи с этим транспорт мог свободно маневрировать. Плана атаки не было. Расчет на «авось» даже в потоплении одного транспорта не оправдался».

Увы, зенитчики судна не испугались числа атакующих и сбивали «Бостон» мл. лейтенанта Ермишкина. При повторной атаке зенитчикам удалось снять еще один А-20. Успех имел лишь налет на караван, направлявшийся в Либаву, включавший танкер Люфтваффе «Фрида». «Фрида» получил попадание бомбы, которая, к сожалению, не взорвалась. После окончания налета тральщик «М 328» взял потерявший ход «Фрида» на буксир и к утру дотащил его до Либавы. Общий итог дня для нашей стороны — два сбитых и два поврежденных А-20, из которых один пришлось списать.

Первое в апреле 100%-ное потопление пришлось только на 13-е число. Утром этого дня семь «Бостонов» от обоих полков с небольшим интервалом атаковали немецкий конвой, шедший на запад. Летчики доложили о потоплении двух 8000-тонных транспортов и повреждении тральщика. На самом деле обе волны атаковали одну и ту же цель — транспорт «Карлсруэ» (897 брт), который сопровождали тральщики «М 294», «М 341» и учебный торпедный корабль «ТS 4». Из состава первой волны тральщикам удалось сбить ведущего группы, ветерана 51-го мтап, имевшего на счету 22 торпедные и топмачтовые атаки ст. лейтенанта Башаева. Его ведомые отбомбились неточно. Более успешно прошли атаки тройки «Бостонов» 1-го гмтап, хотя и она потеряла топмачтовик, сбитый прямым попаданием зенитного снаряда. Входящий в состав

Командир звена 51-го мтап старший лейтенант Д.К. Башаев. Погиб в бою 13.4.1945 (фото из архива О.А. Белайчука)



тройки торпедоносец мл. лейтенант Головчанский смог поразить «Карлсруэ» торпедой в носовую часть. Судно постройки 1905 г. разломилось надвое и ушло под воду за три минуты. Несмотря на свои небольшие размеры, на его борту находилось 1083 человека — 888 беженцев (в т.ч. 132 ребенка) из Пиллау, 150 солдат дивизии «Герман Геринг» (в т.ч. 100 раненых), 25 железнодорожников и 20 членов экипажа. Спасти удалось только 113. Для немцев этот удар балтийских торпедоносцев стал самым кровавым за все время войны.

Следующая победа не заставила себя долго ждать. После двух дней ограниченно летной погоды, утром 16-го воздушная разведка обнаружила небольшой конвой, направлявшийся от южной оконечности острова Эланд в направлении Либавы. Для его атаки командир 51-го мтап послал шестерку топмачтовиков (в полках оставалось очень мало торпед) под командованием ст. лейтенанта Фоменко. В качестве цели все самолеты избрали единственный 8000-тонный транспорт, который они атаковали последовательно с небольшим интервалом. Несмотря на сильный зенитный огонь — им было повреждено четыре из шести «Бостонов», — летчики добились нескольких попаданий в судно. После первых транспорт загорелся и потерял ход, последующие вызвали сильный взрыв (очевидно, груза боеприпасов), через минуту-полторы после которого, пароход «Кап Гуир» (1536 брт) скрылся под водой. На его борту погибло 774 (по др. данным, 756) солдат маршевого пополнения, включая латышских легионеров СС, которые после подготовки в Германии спешили защищать родную Курляндию. Помимо этого, одна авиабомба угодила в машинное отделение сторожевика «V 313», который полностью лишился хода и был отбуксирован на остров Борнхольм тральщиком «М 443».

9 апреля, после четырехдневного ожесточенного штурма, капитулировал немецкий гарнизон Кёнигсберга. Уже 13-го



Пожар и взрыв на транспорте «Кап Гуир» 16.4.1945. Снимок сделан ведущим группы топмачтовиков 51-го мтап старшим лейтенантом Фоменко

войска 3-го Белорусского фронта начали операцию по очищению от противника Земландского полуострова. Разбитые германские соединения медленно отступали по направлению к Пиллау. Для их огневой поддержки вражеское командование задействовало отряд тяжелых плавбатарей (SAT «Сумба», «Остзее», «Нинбург», «Роберт Мюллер 6», «Кемфан», учебный артиллерийский корабль «Драхе»), которые с вечера 16 апреля обстреливали наши части на подступах к Фишхаузену. В первой половине дня 18-го отряд стал на якорь на внешнем рейде Пиллау для пополнения боезапаса. Здесь их и обнаружила воздушная разведка КБФ. Плавбатареи в прошлом являлись голландскими или немецкими каботажными теплоходами и по своей архитектуре весьма напоминали небольшие танкеры. Прибытие отряда «танкеров» в Пиллау заставило командование ВВС бросить против них практически всю ударную авиацию из состава минно-торпедной и двух штурмовых авиадивизий. В течение суток по судам на внешнем рейде этой базы отбомбились 45 Пе-2 и 117 штурмовиков. Уже в ходе первых налетов был потоплен «Драхе», получили повреждения «Сумба», «Нинбург» и «Роберт Мюллер». Последняя из названных плавбатарей медленно тонула в результате двух бомбовых попаданий, когда ее атаковала тройка топмачтовиков 1-го гмтап. Хотя немцам удалось сбить «Бостон» мл. лейтенанта Жерноклеева, ведущий группы майор Корзин добился нового попадания в «Роберт Мюллер», после которого плавбатарея пошла на дно. При этом погибло 29 немецких моряков. Атаковавшая почти одновременно четверка топмачтовиков 51-го мтап оказалась не настолько удачливой. Для атаки цели с двух бортов группа разделилась на пары, но из-за интенсивного зенитного огня большого числа кораблей и судов, находившихся на внешнем рейде, скоординированной атаки не получилось. Оба топмачтовика первой пары получили сильные повреждения (машина лейтенанта Сушицкого совершила вынужденную посадку у м. Брюстерорт и была списана) и отбомбились неточно. Петров и Горбушкин после серии противозенитных маневров смогли выйти в атаку только спустя 15 минут по совсем новому отряду. Они доложили о потоплении другого «танкера» и тральщика, но сопоставление времени атаки со временем потопления «Роберта Мюллера» заставляет считать, что его поразил именно Корзин. Фактически отряд кораблей огневой поддержки оказался разгромлен. Для минно-торпедных полков эта победа обошлась сравнительно дорого: к двум сбитым и трем поврежденным топмачтовикам необходимо добавить А-20 лейтенанта Колташенко, не вернувшийся с воздушной разведки.

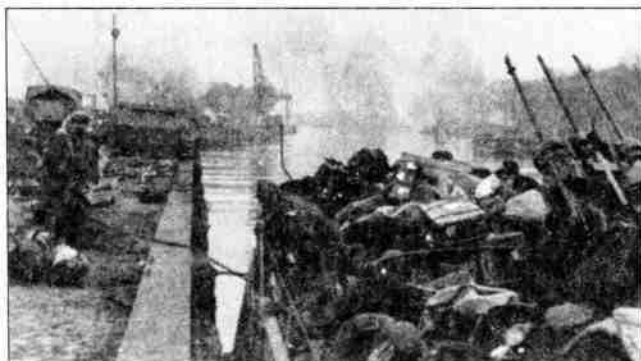
Следующим днем активных действия стало 22 апреля, которое по праву может считаться одним из самых «черных дней» балтийской минно-торпедной авиации в течение 1945 г. В эти сутки «Бостоны» обоих полков совершили пять групповых вылетов (19 самолето-вылетов). Утром звено 51-го мтап атаковало небольшой конвой в Данцигской бухте, по докладу, потопив из его состава быстроходную десантную баржу и паром



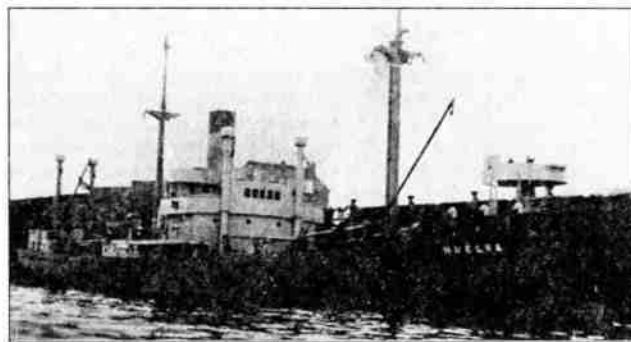
Командир звена 51-го мтап лейтенант В.М. Кулинич и штурман звена лейтенант Ю.С. Жебуртович поздравляют друг друга с успешным возвращением из боевого вылета, 1945 г. (фото из архива О.А. Белайчука)

Зибеля. На этом успехи закончились. Днем с полуторачасовым разрывом звенья обоих полков безуспешно атаковали конвой, шедший из Данцигской бухты на запад. Суда охранения без труда сорвали эти нападения, сбив три из восьми атаковавших А-20. Высланная к месту боя спасательная летающая лодка «Каталина» смогла спасти только одного пилота — мл. лейтенанта Любимова. Четвертый А-20 погиб вечером при попытке напасть на конвой из Либавы. По докладам авиаторов, результат атаки не наблюдался из-за плохих метеоусловий, но, по-видимому, его не было вовсе.

Последние групповые действия торпедоносцев в апреле пришлось на 24-е число. В течение первой половины суток три последовательных удара были нанесены по конвою, шедшему из Данцигской бухты. В его состав входили отремонтированная плавбатарея «Сумба», сторожевик «V 5901», плавмастерская, три БДБ, два буксира и два рыболовных катера. Несмотря на неказистость входивших в его состав судов караван стойко сопротивлялся и ставил дымовые завесы. Ни одно из плавсредств не было потоплено или тяжело повреждено, зато немцам удалось сбить один (два члена экипажа спасено «Каталиной») и повредить два «Бостона». Во второй половине дня центр тяжести переместился на район между Эландом и Либавой. Для нападения на конвой вылетало пять ударных звеньев, из которых четырем удалось произвести атаки. По докладам, летчики потопили по меньшей мере два транспорта и сторожевик, а еще два транспорта повредили. Немцы подтверждают лишь гибель парохода «Хуэльва» (1923 брт), который во время рейса Киль — Либава был тяжело поврежден по-



Гавань Пиллау, апрель 1945 г.



Немецкий транспорт «Хуэльва», потопленный топмачтовиками 51-го мтап 24.4.1945

паданиями трех бомб с топмачтовиков, потерял ход и после провала попыток буксировки был потоплен огнем тральщика «М 342». Этот успех достался нам необычайно дорогой ценой. Из состава звена, атаковавшего третьим по счету (по-видимому, именно оно и нанесло смертельные повреждения транспорту), немцам удалось сбить три «Бостона», включая ведущего группы капитана Гусева. До конца марта 1945 г. Гусев служил в ВВС Северного флота, где начиная с лета 1943 г. участвовал в 14 торпедных атаках, был дважды сбит и однажды провёл в заливаемой водой шлюпке двое суток. На этот раз мужественному летчику не повезло — он пропал без вести. Три других А-20 получили повреждения, но смогли дотянуть до своего аэродрома. Мл. лейтенант Бровченко совершил посадку на горящей машине, сам имея тяжелое ранение. Его жизнь удалось спасти, но самолет сгорел.

В последнюю неделю месяца погода вновь начала портиться. Групповые вылеты осуществлялись крайне редко, да и то не сопровождалась встречами с противником. Не исключено, что в них не были заинтересованы сами летчики, которым совсем не импонировала перспектива погибнуть за несколько дней до Победы, сомнений в которой уже не было ни у кого. Единственным примечательным событием в эти дни стали первые полеты «Бостона», оснащенного серийной радиолокационной установкой «Гнейс-5м», разработанной специально для торпедоносцев. Летал на нем Герой Советского Союза лейтенант Гагиев из 1-го мтап. 27 и 28 апреля он дважды в сложных метеоусловиях обнаруживал и атаковывал конвои. Успехов добиться не удалось, что еще раз подтвердило ту простую истину, что мало обнаружить противника и заставить его врасплох — нужно еще уметь попадать в цель!

Итого апреля не могли не оставить горького осадка. При некотором снижении, по сравнению с мартом, числа вылетов и атак успехи сохранились почти вдвое, зато боевые потери выросли в то же число раз, вплотную приблизившись к показателю 2-й половины 1944 г. Еще раз напомним, что единственной причиной гибели самолетов и экипажей являлся зенитный огонь. Нельзя сказать, что тенденция роста потерь не была замечена командованием частей. Еще в мартовском отчете 51-го мтап писалось: «В последних атаках летчиками замечено применение с транспортов и боевых кораблей реактивных снарядов, которые при разрыве поражают большую площадь.

Необходимо использовать истребителей прикрытия на подавление огня ЗА и МЗА (зенитной и малокалиберной зенитной артиллерии. — прим. М.М.) при выходе самолетов торпедоносцев из атаки». Последнее предложение осталось без внимания, и истребители сопровождения в вылетах 1945 г. фактически превратились в контролеров результатов атак торпедоносцев и топмачтовиков. После потери в течение апреля по боевым причинам 22 «Бостонов» штабы полков начали бить тревогу.

Отчет 1-го мтап: «Анализ боевых потерь летного состава: 1. В связи с активизацией боевой деятельности нашей авиации на морских коммуникациях в Балтийском море противник значительно усилил конвоирование транспортов кораблями охранения.

2. Командиры ведущих групп недостаточно полно оценивали сложившуюся обстановку над целью. Выход в атаку производили в большинстве случаев с одного борта с ходу и атаковали транспорта в расположении наибольшего количества кораблей охранения. Также недостаточно управляли экипажами на боевом курсе, что приводило к некомплексированному удару и к массированному сосредоточенному огню атакуемых

кораблей противника. В результате этого полк понес боевые потери. По наблюдению экипажей, самолеты были подбиты и сбивались кораблями охранения на боевом курсе».

Его частично дополнял отчет 51-го мтап: «Противодействие противника:

1. В настоящее время противник увеличил количество ЗА и МЗА на транспортах и кораблях за счет перевозимой артиллерии. При подходе торпедоносцев ставит заградительный огонь и применяет реактивные снаряды с большой площадью поражения.

2. Миноносцы и сторожевые корабли открывают огонь с дистанции 5—4 км, стреляя по воде и ставя столбы из воды. При приближении самолетов к цели противник часто переносит огонь по воде из всех точек, пули и осколки, рикошетируя от воды, поражают всю площадь самолета...

Основными причинами боевых потерь в апреле месяце являются:

а) Улучшение погоды в районе боевых действий со значительным увеличением видимости, что лишает ударные группы основного фактора — внезапности удара...

Высказывались предложения привлечь к работе в качестве штурмовиков истребители сопровождения или другие рода ударной авиации. Ничего из этого реализовано не было. Имелись и другие причины потерь, которые в отчетах не упоминались. После атак у Хеля 7—8 апреля командование ВВС КБФ и 8-й мтад отказалось от массирования сил при осуществлении ударов по конвою. Атаки же составом звеньев, тем более когда они осуществлялись не с интервалом в 2—5 минут, как это было в марте, а полтора часа, приводили лишь к последовательному выбыванию самолетов сосредоточенным зенитным огнем. Чем больше машин сбивалось или получало повреждения, тем труднее становилось собрать силы для новых массированных налетов. Именно в просчетах командования, использовавшего торпедоносцы мелкими группами без обеспечения, а не в применении противником реактивных снарядов видится главная причина потерь и сокращения числа потопленных судов. Кстати, 86-мм неуправляемые зенитные реактивные снаряды РАГ использовались немцами в боевых действиях на Балтике с сентября 1944 г. и раньше не вызывали у наших летчиков особых эмоций.

16 апреля войска 1-го и 2-го Белорусских и 1-го Украинского фронтов начали Берлинскую операцию. Приморский фланг обеспечивался 2-м Белорусским фронтом, части которого форсировали Одер и 25 апреля взяли Штеттин. К 1 мая пал Штральзунд, и мы встретились с союзниками. Незанятым оставался расположенный на островах в устье Одера порт Свиномюнде. Противник не собирался его сдавать, и мы не собирались с этим мириться. Подобно тому, как это происходило на берегах Данцигской бухты, прижатые к морю немецкие войска отчаянно сопротивлялись. Они и находившиеся у них за спиной многочисленные беженцы не сомневались, что в случае капитуляции всех их ожидает Сибирь. Единственной надеждой оставалась эвакуация морским путем — на этот раз в датский Копенгаген.

И в этом случае для поддержки своих войск с моря германское командование задействовало крупные надводные корабли. К ним относился тяжело поврежденный британской авиацией 16 апреля и севший на грунт тяжелый крейсер «Лютцов» и небольшое соединение, сформированное вокруг учебного линейного корабля (старого броненосца) «Шлезиген». Планируя в конце апреля операцию по захвату Свиномюнде и

Изменение темпов потерь МТА ВВС КБФ в 1945 г.

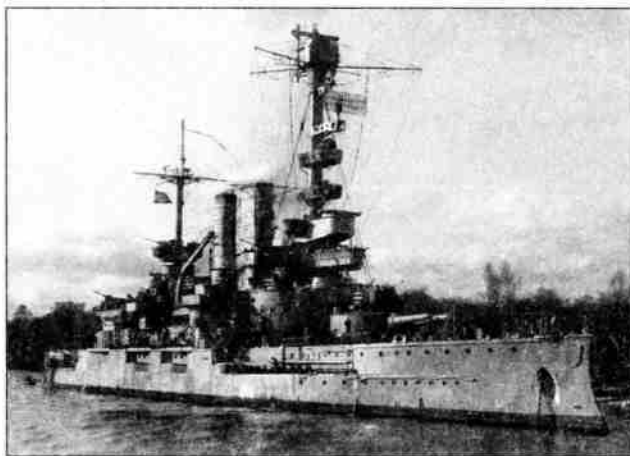
	2-я пол. (среднемес.)	1.45	2.45	3.45	4.45	5.45	1945 г. (среднемес.)
число с/в	179,7	122	142	322	363	118	213,4
боевые потери сам.	12	1	5	10	22	2	8
с/в на одну боевую потерю	15	122	28,4	32,2	16,5	59	26,7

имея опыт «общения» с немецкими тяжелыми кораблями, командование 2-го Белорусского фронта постаралось не оставить Балтфлот в роли безучастного наблюдателя. 29 апреля на аэродром Кольберг перебазировались штаб и большая часть сил 9-й шад, а также эскадрилья 15-го орап, 21-й иап и 51-й мтап из состава 8-й мтад. Последние официально перешли в оперативное подчинение штурмовой дивизии, но фактически руководство всей авиагруппой осуществлял начальник штаба ВВС КБФ генерал-майор Шугинин, прилетевший в Кольберг вместе с офицерами выносного пункта управления (ВПУ) авиации флота. Сюда же своевременно доставили торпеды и бомбы крупных калибров, которые к концу войны становились все большим и большим дефицитом. Так, в 1-м гмтап, оставшемся в Грабштейне, к 10 мая было в наличии всего четыре торпеды 45-36АН, восемь бомб ФАБ-500 и 12 ФАБ-250. В результате ни одного ударного вылета самолеты этого полка в мае не сделали, ограничившись только разведкой коммуникаций, погоды и наведением торпедных катеров.

Первоначально план боевых действий кольбергской авиагруппы предусматривал исключительно систематические действия, в ходе которых небольшие группы штурмовиков осуществляли бы непрерывное барражирование в воздухе с задачей нанесения ударов по стреляющим кораблям, а торпедоносцы и топмачтовики находились бы в готовности на аэродроме. После того как 1 мая воздушные разведчики обнаружили на внешнем рейде большое число кораблей во главе со «Шлезием», стало ясно, что необходимо составлять план операции, включавший серию взаимосвязанных ударов. Ознакомление с планом «Гром» показывает, что в его основе лежал ставший шаблонным замысел нанесения мощного торпедно-топмачтового удара с обеспечивающими действиями (подавления ПВО) силами штурмовиков.

Хотя наши наземные войска начали наступление уже 2 мая, погодные условия 2—3 мая (облачность 9—10 баллов высотой 200—300 м, видимость до 2 км, сильная дымка) не благоприятствовали массированным действиям авиации. Улучшение погоды началось только вечером 3 мая, в связи с чем 51-й мтап и 7-й гшав выслали несколько ударных групп для «свободной охоты» на корабли противника. Обнаружить и атаковать линкор и находившиеся поблизости корабли удалось только одной из групп штурмовиков (эсминец «Z 38» получил легкие повреждения в результате близкого разрыва авиабомбы), а шестерка торпедоносцев и топмачтовиков донесла о потоплении у побережья острова Рюген небольшого судна.

Тем не менее в этот день обстановка претерпела достаточно важные изменения. «Лютцов» расстрелял свои последние снаряды и вечером был взорван экипажем. В 03.01 находив-



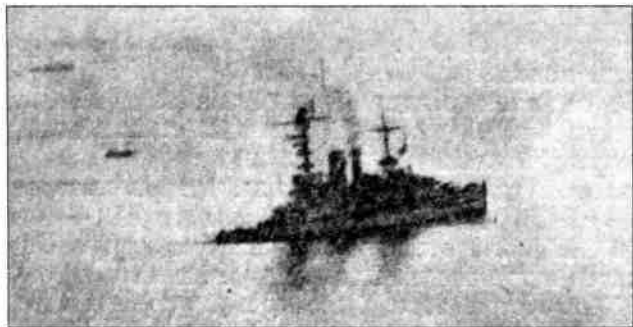
Учебный линкор «Шлезием» после модернизации, произведенной в 1944 г.

шийся в западной части Померанской бухты «Шлезием» подорвался на британской донной мине. Линкор получил серьезные повреждения подводной части и начал медленно тонуть. На буксире эсминца «Z 39» (того самого, что повредил топмачтовик 51-го мтап 23.6.1944 в Палдиски) он вернулся на внешний рейд Свинемюнде, где был развернут таким образом, чтобы кормовая башня (носовая, очевидно, вышла из строя после подрыва) могла держать под обстрелом подступы к порту. На этом неприятности для немцев не закончились. В 22.13 на мине подорвался обеспечивавший ПВО линкора миноносец «Т 36». Корабль получил серьезные повреждения, его носовая часть ушла под воду до 1-го орудия. Все эти потери произвели достаточно тяжелое впечатление, тем более что на следующий день германское командование решило произвести полную эвакуацию Свинемюнде. Для осуществления этого мероприятия каждый корабль был на счету, в то время как поврежденные; наоборот, отнимали на себя внимание и силы. «Шлезием», правда, уже ничего не требовал — после того как вечером его носовая часть села на грунт, стало очевидно, что его часы сочтены. С рассветом 4 мая началась эвакуация экипажа линейного корабля за исключением расчетов зенитных орудий (в 1944 г. линкор прошел перевооружение, после чего его зенитная артиллерия состояла из четырех 105-мм универсальных орудий, семи 40-мм и 18 20-мм автоматических пушек), которым в течение дня предостояло усиливать ПВО якорной стоянки.

Естественно, ничего этого в ВПУ ВВС не знали. Утренняя воздушная разведка показала, что погодные условия значительно улучшились, а внешний рейд Свинемюнде кишит вражескими кораблями. Разведчики насчитали там линкор, четыре транспорта, госпитальное судно, танкер и семь кораблей охраны — три эсминца, по два тральщика и сторожевика. Кроме того, значительное количество кораблей и судов находилось непосредственно в порту, но они мало интересовали Шугинина, поставившего задачу нанести во взаимодействии со штурмовиками торпедно-бомбовый удар по линкору. На ходу план «Гром» подвергся коррективе. Если изначально планировалось выделить для подавления ПВО кораблей охраны только две шестерки Ил-2, то теперь наряд обеспечивающих сил увеличился вдвое за счет отказа от привлечения штурмовиков к удару по главной цели и ликвидации группы обеспечения выхода топмачтовиков из атаки. В сложившейся обстановке такое решение можно признать вполне оправданным. Непонятно другое: по плану главный удар должны были нанести четыре четверки «Бостонов» в топмачтовом варианте. Реально для удара выделили только десять самолетов, причем два из них несли торпеды. Успешность применения данного боеприпаса на рейде с глубиной 10—12 м, мягко говоря, вы-



Штурман 2-й эскадрильи 51-го мтап старший лейтенант А.П. Лясин и командир эскадрильи капитан Ф.Н. Макарихин (фото из архива О.А. Белайчука)



Снимок линкора «Шлезия», сделанный советским самолетом-разведчиком утром 4 мая 1945 г. Даже невооруженным глазом видно, что корабль имеет сильный дифферент на нос

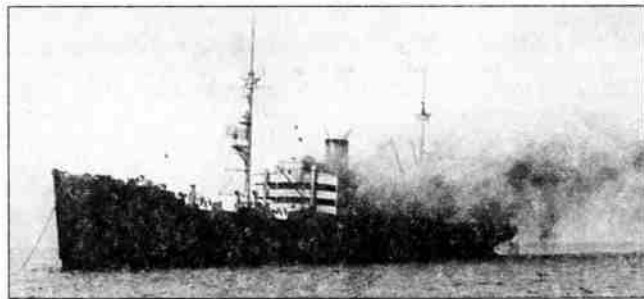
зывала сомнения. К этому надо добавить два топмачтовика, вернувшихся на аэродром вскоре после взлета из-за неполадок в материальной части. Одиннадцатый А-20, пилотируемый командиром лучшей в полку 2-й эскадрильи капитаном Макарихиным, боевой нагрузки не нес вообще. Его функцией являлось руководство всеми группами самолетов в воздухе, что делалось в практике нашей минно-торпедной авиации впервые.

Взлет ударных групп произошел в 10.38—10.40. Самолеты обогнули Свиномюнде с юга и запада, после чего зашли на цель с северо-западного направления. Вопреки ожиданиям, оно оказалось хорошо прикрытым зенитной артиллерией противника. Макарихин только успел дать команду штурмовикам атаковать корабли эскорта, как с первыми разрывами зенитных снарядов управление соединением нарушилось. В результате только торпедоносцы и один из топмачтовиков вышли в атаку на линкор, а остальные выбрали себе другие цели. Лейтенант Кулинич доложил о попадании ФАБ-1000 в 6000-тонный транспорт, который якобы быстро затонул. Другое судно водоизмещением в 8000 т поразил мл. лейтенант Смоляков (его тяжело поврежденный А-20 произвел посадку на фюзеляж на побережье), а лейтенант Горбушкин — тральщик.

Главная же цель удара осталась невредимой. Оба торпедоносца сбросили свои снаряды с расстояния 500—700 м, но, несмотря на то что корабль стоял неподвижно, попаданий не добились. Скорей всего торпеды попросту зарылись в грунт или получили повреждения при совершении «мешка». Вышедший одновременно в атаку топмачтовик мл. лейтенанта Линика оказался сбит зенитным огнем. Несмотря на то что экипаж перед гибелью не успел сделать никакого доклада, пилоты обоих торпедоносцев утверждали, что наблюдали попадание одной его ФАБ-500 в «Шлезия». Немцы это категорически отрицают, и в их честность в данном случае можно поверить. Попасть в таких условиях единственному атакующему с близкой дистанции «Бостону» было почти невозможно. Реальной жертвой налета стал учебный артиллерийский корабль (бывший вспомогательный крейсер) «Орион». Этот корабль, переоборудованный в начале войны из теплохода «Курмарк» (7021 брт), с апреля 1940 г. по август 1941 г. действовал в Атлантике и Тихом океанах, потопив и захватив 12 союзных судов (в т.ч. пять вместе со вспомогательным крейсером «Комет»). В 1942—1943 гг. корабль использовался в качестве плавмастерской, а с января 1944 г. был переименован в «Гектор», но в начале 45-го ему вернули прежнее имя. Он принимал активное участие в эвакуации из Данцигской бухты, а 4 мая имел задачу принять на себя экипаж «Шлезия». До того он принял на борт в Свиномюнде несколько сотен солдат. Комиссия, обследовавшая погибшие суда после окончания войны, пришла к выводу, что «Орион» погиб в результате попадания одной ФАБ-500 (по-видимому, на самом деле за результаты взрыва ФАБ-500 приняли попадание торпеды с немецкого минонос-

ца), двух ФАБ-250 и трех ФАБ-100, часть из которых, несомненно, была сброшена «Бостоном». После первых же взрывов на корабле начался пожар, и он потерял ход. Эвакуируемые, которых было не меньше тысячи, начали покидать судно, но далеко не всем удалось это сделать. По немецким данным, потери при гибели «Ориона» составили около 50 человек, но это только погибшие члены экипажа. Наша комиссия обнаружила на борту множество трупов, но их точный подсчет не производился, поскольку трюмы были затоплены. Плавающий «Орион» дрейфовал по рейду до наступления темноты, пока его не добил артиллерийский огонь, глубинные бомбы и торпеды с эсминца «Z 38» и миноносца «Т 33».

Хотя этот удар трудно признать удачным, для немцев он стал сигналом, что с эвакуацией надо поторапливаться. Из Свиномюнде на внешний рейд выходили все новые суда, с линкора сняли зенитчиков, оставив только подрывные партии. Работы по подготовке подрыва подходили к концу, когда в 16.04—16.07 наша авиация атаковала рейд вторично. Налет строился по тому же принципу, что и предыдущий, хотя число участвовавших в нем самолетов сократилось — только 16 Ил-2 и 7 А-20 (включая самолет Макарихина). Хотя плотность зенитного огня снизилась и ни одна из машин не получила серьезных повреждений, в атаку на линкор вышла только половина «Бостонов». Герой Советского Союза Богачев сбросил торпеду, но ее хода никто не наблюдал. Косенко и Фоменко сбросили бомбы, но те легли с недолетом — явно из-за опасений



Пожар на учебном артиллерийском корабле «Орион» (бывший вспомогательный крейсер) после утреннего налета советской авиации, 4 мая 1945 г.



Остов «Ориона», затонувшего на мелководье



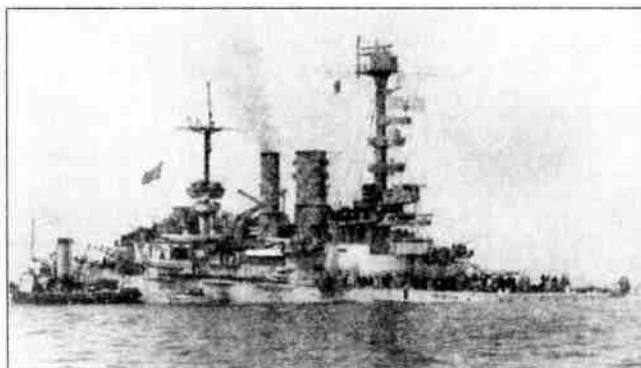
Миноносец «Т 36», потопленный советской авиацией на рейде Свинемюнде 4.5.1945

быть сбитыми летчики сбросили свой груз преждевременно. По докладу, только одна ФАБ-250 взорвалась поблизости от левого борта, предположительно повредив подводную часть линкора, который и так уже сидел на грунте. Мл. лейтенанты Петров и Мартынов добавили еще одно бомбовое попадание в «Орион», а мл. лейтенант Козлов промахнулся по судну меньшего водоизмещения.

Примерно через 20 минут после того, как наши самолеты улетели, немцы подорвали «Шлезия». Взрывы разрушили фок-мачту, на которой стояли радиолокационные установки, затем артиллерийские башни главного калибра. На острове начался сильный пожар. Несмотря на то что над рейдом постоянно висел наш самолет-разведчик, на ВПУ о «суициде» глав-

ной цели ничего не узнали. Напротив, испытывая острую неудовлетворенность, командование готовило третий удар. Он пришелся на 20.02—20.05, как раз перед тем, как немецкие суда, построившись в конвой, собирались покинуть рейд. Штурмовики, атаковавшие четырьмя четверками, добились тяжело поврежденный миноносец «Т 36» и потопили корабль ПВО «Хummель» (возможно, что он был потоплен бомбами Ил-2 в самом первом налете). «Бостоны» снова разделились. Торпедоносец Макарихин и топмачтовик Кулинич атаковали «Орион», но поскольку судно уже и так было окутано дымом, не смогли уверенно доложить, что нанесли ему новые повреждения. Остальные топмачтовики, за исключением мл. лейтенанта Козлова, который «непроизвольно сбросил бомбы в море», нанесли удар по «Шлезияну». Несмотря на то что цель не вела оборонительного огня, в нее попала только одна ФАБ-1000, после которой было замечено возгорание в кормовой части. В вечерних сумерках самолет-разведчик снял острост линкора с небольшой высоты, и на проявленной фотографии колоссальные разрушения бывшего участника Ютландского сражения не могли не бросаться в глаза.

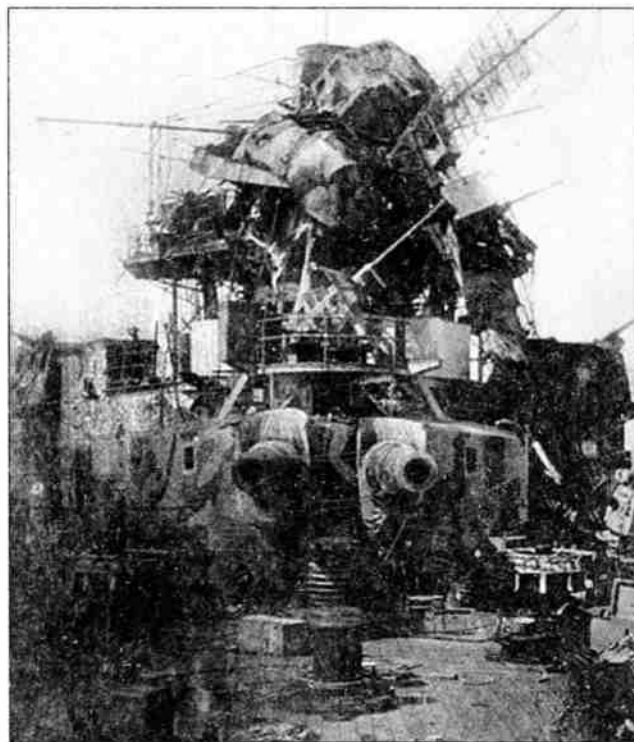
На этом можно было подводить итоги операции. В целом ее результат признали удовлетворительным. Обследовавшая корпус «Шлезияна» в июне комиссия считала, что линкор поразил две ФАБ-1000, одна ФАБ-500 в центральную и кормовую части, одна ФАБ-500 в носовую надстройку и торпеда в носовую часть. При этом возможности получения кораблем повреждений до наших налетов или в результате подрыва самим экипажем вовсе не рассматривались. Впрочем, такой подход мало удивляет, поскольку комиссия состояла из представителей штаба ВВС и участвовавших в налете частей. Лишь в одном месте составленного отчета говорилось, что, «основываясь на личном осмотре и показаниях очевидцев и сопоставляя их с боевыми донесениями экипажей и фотоснимками периода проведения операции, комиссия сделала выводы, что линейный корабль «Шлезиян», имея какие-то



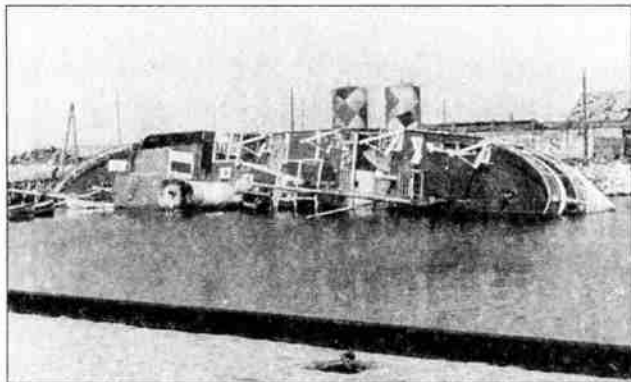
Буксир и «раумбот» снимают экипаж учебного линкора утром 4 мая



Остров линкора «Шлезиян»



Подорванная боевая рубка и носовая мачта (фото из архива О.А. Белайчука)



Потопленные советской авиацией суда в порту острова Борнхольм

повреждения, находился на внешнем рейде». Такова была реакция на снимок линкора нашим разведчиком до первого налета, где сильный дифферент на нос просто не мог не броситься в глаза. Впрочем, составители отчета тут же заметили: «Предположительно линейный корабль получил повреждения 3.5.45 г. при бомбоштурмовом ударе группы Ил-2 9-й шад». В других местах отчета повреждения носовой части приписывались попаданию торпеды или близкому взрыву ФАБ-1000 на грунте. Но ведь 3 мая корабль такими боеприпасами никто не атаковал! Точно так же грубой натяжкой являлось приписывание разрушения носовой мачты попаданию ФАБ-500. На какой высоте от воды должна была лететь эта бомба, чтобы попасть в мачту линкора? Реально же в корабль попала только одна, максимум две бомбы, да и то только после того, как он был брошен и взорван экипажем. Это полностью подтверждается и потерями его экипажа: если при подрыве на британской донной мине погибло два немецких моряка, то днем 4 мая непосредственно на борту броненосца — ни одного. А ведь потерь не могло не быть при прямом попадании авиабомб крупного калибра!

Видимый успех хорошо покрыл явные недостатки, допущенные в ходе проведения операции. Лишь после войны в «Сборнике материалов» №13 наряду со «сравнительно высокой эффективностью боевых действий» признавалось:

«2. Боевое управление действиями групп в воздухе, несмотря на назначение для этой цели командира АЭ 51-го мтап капитана Макарихина (на самолете А-20-ДО без боевой нагрузки), фактически было потеряно с выходом атакующих групп в зону зенитного огня кораблей противника, т.е. в самый ответственный момент. В первом ударе из 10 бомбардировщиков и торпедоносцев только три произвели атаку по линейному кораблю, а остальные экипажи выбирали цели самостоятельно. Концентрированной атаки по линейному кораблю в первом ударе не получилось».

3. Действия торпедоносцев по линейному кораблю «Шлезинг» следует считать неудовлетворительными...

4. Недостаток сил не позволил выделить нужное количество штурмовиков для подавления в момент удара зенитной артиллерии большой группы боевых кораблей и транспортов противника. В каждом ударе штурмовому воздействию подверглась лишь часть кораблей, в то время как остальные могли

Немецкие суда в Балтийском море 9.5.1945. Снимок сделан с разведчика 1-го гмтап лейтенанта Подъячего (фото из архива О.А. Белайчука)



беспрепятственно вести зенитный огонь по атакующим самолетам. Этим объясняется потеря одного топмачтовика и повреждение 3 А-20-ДО и 4 Ил-2.

5. В целом проведенная ВВС КБФ операция по уничтожению боевых кораблей и транспортов противника на рейде Свинемюнде показала, что, несмотря на приобретенный в ходе войны опыт, комбинированные удары с участием различных видов авиации отработаны недостаточно. Теряется управление действиями групп в период удара, недостаточна целеустремленность и настойчивость действий, ударные группы слабо обеспечиваются действиями вспомогательных групп, особенно в части подавления зенитной артиллерии противника, и часто нарушается намеченный план действий (схема атаки) без достаточно веских оснований».

А если добавить к этому просчет штаба дивизии, навязавшего применение бесполезных на мелководье торпед, уменьшение состава ударной группы в два раза относительно планового штабом полка и явное нежелание летчиков выходить в атаку на линкор, о чем в отчете традиционно умалчивалось, то оценка операции и на «удовлетворительно» тянет с трудом. Фактически главным слагаемым достигнутого успеха стали действия Красной Армии, войска которой заставили немцев поспешно покидать порт, не заботясь о спасении поврежденных боевых кораблей.

Наш последний тезис — относительно нежелания летчиков — хотелось бы раскрыть более подробно. Речь совершенно не идет о трусости. Многие из называвшихся нами пилотов ранее зарекомендовали себя как храбрые и мужественные авиаторы. Просто погибать за несколько дней до Победы никому не хотелось. Лозунги, которыми оперировали командиры и политработники, типа «Не дадим фашистским преступникам ударить на Запад!» не находили надлежащего отклика у личного состава. Вот если бы речь шла о спасении Родины! А так сотней фашистов больше, сотней меньше, а своя жизнь одна. Так или примерно так рассуждали в последние недели многие, а у нас, знающих, что на Запад бежали не только военные преступники, но и простые немцы, вина которых по сравнению с немцами в советской зоне оккупации заключалась лишь в том, что они успели отойти с войсками, не поворачивается язык кого-либо осуждать.

Командование же, напротив, с каждым днем старалось развернуть все более активные боевые действия. Еще 4 мая Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов довел до сведения Военного совета КБФ, что Ставка уже утвердила проведение десантных операций на острова Рюген и Борнхольм. Кроме того, планировалась высадка тактических десантов и на Курляндский полуостров, которые должны были взаимодействовать с сухопутными соединениями в очередной попытке разгрома группировки. В преддверии этих операций днем 8 мая две группы по 14 А-20 51-го мтап бомбили гавани Ренё и Нексё (в 11.20 и 16.30 соответственно) на датском острове Борнхольм. После занятия острова в гаванях нашли несколько потопленных кораблей и судов, в том числе немецкие плавбатарей «Вест Фландрен» и «Принцесс Беатрикс». Вряд ли их гибель стала результатом налета «Бостонов». Бомбардировщики, ведомые командиром полка Орленко, сбросили свой смертоносный груз с высоты 2500—2300 м. После налета на Ренё летчики доложили о возникновении на земле 20 очагов пожаров, после Нексё — о многочисленных сильных взрывах и возгораниях. Снимки, сделанные в этих городах после высадки советских войск, показывают, что жилые кварталы получили серьезные разрушения. Вне всякого сомнения, имелись потери среди гражданского населения. Что же касается потопленных кораблей, то они, по всей видимости, стали жертвами штурмовиков 9-й шад, кото-

рые в тот день произвели 91 самолето-вылет именно для уничтожения плавсредств в гаванях. Следует признать, что бомбардировка Борнхольма с учетом начала переговоров о всеобщей капитуляции германских вооруженных сил смысла не имела, но вины летчиков в этом нет. Ответственность должно нести наше Верховное Командование, которое накануне дня Победы прилагало недюжинные усилия, чтобы захватить как можно больше территории, пленных и трофеев. К таким действиям его принуждала позиция союзников, договариваться с которыми по вопросам германских репараций становилось все труднее и труднее.

Германское командование рассуждало не менее прагматично. В последние дни войны оно стремилось эвакуировать как можно больше солдат и беженцев с восточных плацдармов, чтобы не оставлять их «на съедение большевикам». По молчаливому согласию союзников все это делалось и после занятия портов Западной Германии британскими войсками. В течение утра и дня 8 мая оттуда вышло большое количество боевых кораблей и быстроходных судов, чтобы в ночь на 9-е принять на борт большинство немцев, скопившихся на полуострове Хель (52 тысячи). Пока войска и беженцы грузились, в Карлсхорсте под Берлином была подписана капитуляция. Согласно ей все корабли и суда немцев должны были незамедлительно сдать союзникам там, где они находились или, объявив о своем нахождении открытым текстом, следовать в ближайшие порты. Но не для этого командование Кригсмарине посылало свои корабли в Восточную Балтику. Решив, что у русских нет возможности воспрепятствовать переходу конвоев на Запад, оно приказало продолжать операцию. Наше командование, обнаружив не выполняющие пункты капитуляции суда, без колебаний решило применить против них силу. Все это обусловило многочисленные встречи кораблей и самолетов в море, и только отсутствие заинтересованности в про-

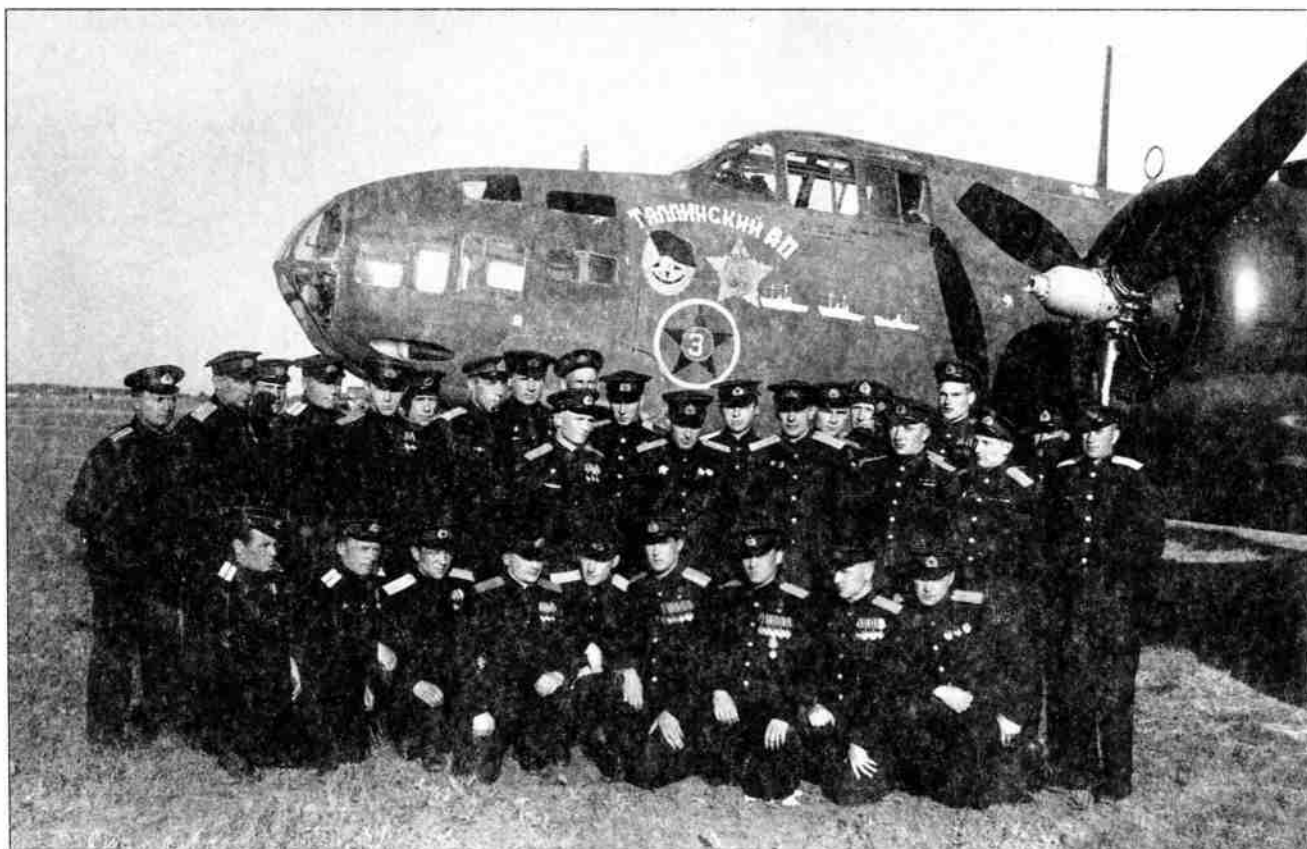
**Командир звена 51-го мтап
лейтенант В.П. Полюшкин**
(фото из архива О.А. Белайчука)



должении взаимного истребления ограничило наши успехи одним потопленным судном.

Речь идет о танкере «Лизелотта Фридрих» (517 брт), который вместе с танкером «Юлиус Рютгерс» вечером 8-го или утром 9 мая ушел с якорной стоянки у Хеля. Танкеры помимо запасов соляра имели на борту и несколько сотен беженцев. Суда от Хеля и из портов Курляндии выходили в море по мере заполнения, после чего шли на Запад самостоятельно или стихийно образовавшимися группами. Танкеры осуществляли переход совместно, а при появлении наших самолетов выплескивали соляр на форсунки котлов, имитируя наличие тяжелых повреждений. В тех конкретных условиях это наоборот приковывало интерес наших пилотов. Между 19.08 и 20.19 «конвой», насчитывавший более 100 кораблей и судов», восточнее Борнхольма атаковали три звена «Бостонов» 51-го мтап. Все звенья доложили о победах, но реально летчикам (скорей всего Кулиничу и Полюшкину) удалось потопить попаданием торпеды только «Лизелотту Фридрих». По поводу жертв немецкие источники заявляют прямо противоположную информацию. По одним данным, «Рютгерсу» удалось спасти и экипаж, и все три сотни эвакуируемых, по другим, наоборот, на танкере

Офицерский состав 51-го мтап, 1945 г. В центре — с орденом Ушакова 2-й степени командир полка майор И.Ф. Орленко (фото из архива О.А. Белайчука)



Боевая работа самолетов МТА КБФ в 1945 г.

Квартал	1-й гмтап		51-й мтап		Всего
	1-й	2-й	1-й	2-й	
Всего с/в	277	221	309	260	1067
в т.ч. с/в торпедоносцев и топмачтовиков	125	89	264	196	674
сброшено торпед по целям	33	30	98	49	210
в т.ч. с/в на минные постановки	103	78	15	-	196
выставлено мин	158	96	24	-	278
общие потери сам. (в т.ч. в вылетах для ударов по судам)	11 (7)	9 (9)	10 (7)	16 (14)	46 (37)

погибло около трех сотен человек. По аналогии с другими подобными случаями больше верится в последнее. Наша сторона потерь не имела, только «Бостон» лейтенанта Астукевича получил повреждения при попытке атаковать «эсминец» (в это время в данном районе должны были находиться миноносцы «Т 23» и «Т 28») и разбился при совершении аварийной посадки в Кольберге. Никто из членов экипажа не пострадал. Это были последние боевые вылеты минно-торпедной авиации в Великой Отечественной войне.

* * *

Вне всякого сомнения, боевая деятельность балтийских торпедоносцев в 1945 г. достигла наивысшего уровня эффективности по сравнению с любым другим театром и периодом войны. За четыре с небольшим месяца нашим авиаторам удалось потопить или тяжело повредить, по меньшей мере, 19 кораблей и судов — больше, чем за весь 1944 г., и почти столько же, сколько потопили и повредили торпедоносцы Северного и Черноморского флотов, вместе взятые. Об относительной эффективности мы поговорим ниже, а сейчас хотелось бы оценить выполнение главной боевой задачи — удалось ли нам нарушить коммуникации противника в Восточной Балтике? Чтобы не быть обвиненным в очернительстве, приведу строки из уже цитировавшегося «Сборника материалов» №12:

«Выводы (по разделу «Действия дивизии по конвою в море», — прим. М.М.):

«Части 8 дивизии в операциях против конвоев противника в 1945 г. добились серьезных успехов. Благодаря этому противник вынужден был в наиболее опасных районах перейти к проводке кораблей ночью и в плохую погоду.

Однако, несмотря на систематический характер боевых действий дивизии, противник произвел большие перевозки живой силы и техники. Таким образом, боевая деятельность дивизии в конечном итоге принесла противнику лишь некоторое стеснение в его действиях на коммуникациях и ограниченные по сравнению с масштабами перевозок потери. Для подтверждения высказанного вывода можно привести следующий пример: в феврале систематическая воздушная разведка обнаружила в составе конвоев и одиночно следующих кораблей свыше 200 транспортов, воздействию дивизии подвергалось только 30 транспортов, из них потоплено 50% (на сегодняшний день не подтверждается ни один из случаев потопления в феврале. — прим. М.М.). Февраль был наиболее эффективным месяцем боевой деятельности дивизии, и тем не менее потери противника по транспортам составили около 7% от общего количества обнаруженных разведкой. Если учесть необнаруженные конвои и транспорты, использовавшие для следования ночь и сложные метеословия, то процент потерь противника будет еще меньше».

То же подтверждает и современный анализ. Из 19 пораженных в 1945 г. целей 13 относились к судам или мобилизованным боевым кораблям, использовавшимся для транспортных перевозок. В то же время известно, что противник задействовал для перевозок в Восточной Балтике около 700 транспортных судов различного водоизмещения — от океанских лайнеров до портовых буксиров. Таким образом, минно-торпедной авиации удалось потопить всего около 2% ис-

пользовавшихся судов, а всем разнородным силам КБФ — не более 10—12%. Эти цифры дополняются и частными примерами безнаказанной перевозки 10 немецких дивизий из Курляндии в феврале, эвакуации на Запад в течение 1945 г. 2 186,5 тыс. человек из которых было потеряно 32,2 тыс. (1,5%). Конечно же, трудно было сорвать перевозки силами одной авиации при наличии у противника достаточно мощного торгового и военного флота. И все же нельзя утверждать, что для решения этой задачи было сделано все возможное. Нам не удалось запретить противнику использование в дневное время акваторию восточнее меридиана Данцигской бухты, а налеты на корабли и суда у Хеля начались только за месяц до окончания войны. Имевшие место в середине марта массированные последовательные удары по конкретному каравану в последующем сменялись разрозненными ударами отдельных звеньев по случайно обнаруженным целям. Хромала тактика, о чем мы неоднократно говорили в тексте главы. Все это недвусмысленно говорит о том, что и к концу войны у нашей минно-торпедной авиации имелись еще очень большие перспективы совершенствования.



«Под крылом Рейхстаг!» — «Бостоны» 51-го мтап над Берлином, 28.5.1945 (фото из архива О.А. Белайчука)

Торпедные и тонмачтовые атаки МТА КБФ в 1945 г.

Дата (время)	Число и тип сам.*	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
14.1 (13.17)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Борисов, Релин, Кулинич, Мифтахудинов	гк	30 миль сев. м-ка Риксхейф	КОН (2 ТР, 1 ПЛ)/ ТР «Гоя», «Мими Хорн», 2 СКР 3-й охранно-сторожевой флотилии	2 АН, ФАБ	+ ТР 9000, = ТР 5000/ + ТР «Мими Хорн», 3944 брт (ФАБ)	+ 1 А-20 (Мифтахудинов)
15.1 (14.50)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Тимофеев, Фоменко, Колташенко, Шкляревский	у-вр	23 миль с-в. м-ка Риксхейф	КОН (3 ТР, 1 ПЛ)/ 2 РТ и находившаяся рядом учебная ПЛ	2 АН, ФАБ	+ 2 ТР по 4000, ТР 3000/ + РТ «Догербанк», 257 брт, «Фердинанд», 167 брт (АН, ФАБ) + 2 ТР по 7000 т/т	
28.1 (18.24)	2 А-20 (51 ап)	Богачев, Макарихин	гк	р-н Либавы (56.29/20.51)	КОН (12-13 ТР и кор.)/?	2 АН	+ 2 ТР по 7000 т/т	
29.1 (18.04)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Богачев, Релин, Кулинич, Полушкин	у-вр	23 миль ю-з. Либавы	КОН (6 ТР, 1 ММ, 3 ТЩ, 1 СКР, 8 БДБ)/?	2 АН, ФАБ	+ ТР 8000, = ТР 7000/?	
29.1 (18.45 и 18.50)	2 А-20 (51 ап)	Орленко, Макарихин	у-вр	25 миль зап. Либавы (56.27/20.16)	КОН (6 ТР, 1 ММ, 3 ТЩ, 1 СКР, 8 БДБ)/?	2 АН	+ ТР 6 и 5000/?	
5.2 (12.48)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Макарихин, Еникеев, Ермышкин, Носов (несброс)	у-вр	20 миль ю-з. Пиллау (54.33/19.20)	КОН (5 ТР, 3 ТЩ, 3 СКР)/?	2 АН, ФАБ	+ 2 ТР по 7000/?	
5.2 (12.58)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Башаев, Полушкин	гк	54.30/19.17	ОТР (ТН)/?	1 АН, ФАБ	= ТН 4000/?	
5.2 (13.00)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Борисов, Кулинич	гк	54.32/19.20	ОТР/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 6000/?	
13.2 (16.12)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Еникеев, Фоменко, Носов, Колташенко	у-вр	50 миль сев. м. Хель (55.23/19.00)	КОН (3 ТР, 2 ПЛ, 2 СКР)/ ? КОН БО «UJ 1207» Готенхафен-Либавы	2 АН, ФАБ	+ ТР 10000, ТР 6000, СКР /?	+ 1 А-20 (Носов)
14.2 (10.47- 10.55)	2 А-20 (51 ап)	Макарихин, Фоменко	у-вр	75 миль сев. м. Хель (55.50/18.40)	КОН (1 ТР, 1 СКА)/?	2 АН	торпеды затонули из-за большой волны	
14.2 (11.20)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Борисов, Башаев, Ермышкин, Кулинич	у-вр	22 миль зап. м. Брюстерорт (55.00/19.20)	КОН (1 ТР, 3 СКР, 2 ТЩ)/?	2 АН, ФАБ	АН затонули, ФАБ промах	
14.2 (11.39)	3 А-20 (1 топ; 51 ап)	Богачев, Релин, Мартынов	у-вр	22 миль зап. м. Брюстерорт (55.00/19.20)	КОН (1 ТР, 3 СКР, 2 ТЩ)/?	2 АН, ФАБ	=/+ ТР 4000 (ФАБ), АН затонули	
15.2 (16.53)	13 А-20 (6 топ; 51 ап)	Макарихин, Богачев, Борисов, Башаев, Релин, Еникеев, Мещерин, Ермышкин, Полушкин, Пизник, Жаботинский, Катекин, Шкляревский	у-вр	25 миль сев. м. Хель (55.00/18.50)	КОН (7 ТР, 2 ММ, 4 СКР)/ ? КОН в Либаву, 4 ТР, БО «UJ 1207»	7 АН, ФАБ	+ ТР 10000, 2 ТР по 6000, 2 ТР по 5000 и 1 ТЩ/ ? на БО «UJ 1207» = 3	+ 1 А-20 (Катекин)
15.2 (12.44)	1 А-20	Чистяков	ок	54.38/18.54	КОН (1 ТР, 2 СКА, 1 ПЛ)/?	1 АН	+ ТР 8000/?	
16.2 (13.14)	1 А-20	Можаккин	ок	54.43/18.46	ПЛ/ ПЛ «U 237»	ФАБ	промах	
16.2 (13.25)	1 А-20	Шишков	ок	54.40/19.00	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ ТР «Эмсштрэм», СКР «V 313», «V 314»	1 АН	АН переломилась при ударе о воду = ТР, + СКА/промах	
16.2 (14.40)	7 А-20 (4 топ; 51 ап)	Мещерин, Богачев, Еникеев, Пизник, Полушкин, Ермышкин, Шкляревский	у-вр	3 мили сев. м. Хель	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ ТР «Эмсштрэм», СКР «V 313», «V 314»	3 АН, ФАБ		
16.2 (15.40)	2 А-20 (1 топ)	Скрябин, Васин	гк	р-н Пиллау (54.50/19.42)	КОН (1 ТР, 1 СКА)/?КОН Ли-579 с СКР «V 1709» или SAT «Хелена»	1 АН, ФАБ	+ ТР 5000/?	
16.2 (16.20)	2 А-20 (топ)	Разбежкин, Ковалев	гк	55.25/20.00	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ ТР «Эмсштрэм», СКР «V 313», «V 314»	ФАБ	промах	+ 1 А-20 (Разбежкин; атака ИА после атаки ТР)
16.2 (18.04)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Макарихин, Колташенко	гк	55.40/19.10	КОН (1 ТР, 2 СКА)/?	1 АН, ФАБ	промах	
17.2 (16.56)	2 А-20 (1 топ)	Скрябин, Васин	гк	54.53/19.46	КОН (4 ТР, 4 СКР, 1 ПЛ)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 9000/?	
18.2 (12.00)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Фоменко, Колташенко, Еникеев, Шкляревский	у-вр	Дан. бухта (54.50/19.16)	КОН (1 ТР, 1 ТЩ)/ БО «UJ 1222», «UJ 1207»	2 АН, ФАБ	Промач/ = БО «UJ 1207» (ППО)	
18.2 (16.00)	2 А-20 (1 топ)	Гурьянов, Васин	гк	27 миль сев. Пиллау	КОН (4 ТР, 2 ММ, 5 СКР)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 8000 (ФАБ) и 10000 (АН)/ = ? ТР «Санга», 1923 брт промах	
18.2 (18.13)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Борисов, Богачев, Мартынов, Жаботинский	у-вр	20 миль с-з. м. Брюстерорт (55.10/19.35)	КОН (4 ТР, 1 ТЩ, 1 СКР)/?	2 АН, ФАБ		
4.3 (09.45)	2 А-20 (1 топ)	Щекачев, Чистяков (несброс)	гк	10 миль вост. Хель 54.38/18.08	КОН (3 ТР, 2 СКР, 1 ТЩ, 1 ПЛ)/?	ФАБ	+ ТР 5000/?	+ 1 А-20 (Щекачев)
4.3 (12.11)	3 А-20 (1 топ; 51 ап)	Богачев, Еникеев (несброс), Мартынов	у-вр	7 миль юж. м. Хель 54.20/18.48	ОТР/?	1 АН, ФАБ	+/- ТР 3000/?	
6.3 (10.00)	5 А-20 (2 топ; 51 ап)	Башаев, Релин, Кулинич, Полушкин, Ермышкин	у-вр	15 миль сев. м. Брюстерорт (55.12/19.55)	ОТР/?	3 АН, ФАБ	промах (не наблюдали)	

Дата (время)	Число и тип сам.*	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
6.3 (10.10)	6 A-20 (3 топ; 51 ап)	Богачев, Бичев, Петров, м. Шлягевский, Мартынов, Пизник	у-вр 20 миль сев. Брюстерорт		КОН (ТР, 4 ТЩ, 6 БДБ, 1 ММ, 5 СКА)/ КОН Либава — Готенхафен, 3 ТР, 2 буксира, в числе кор. охранения БО «Uj 1207»	3 АН, ФАБ	= ТР 5000 и 7000/промах	
6.3 (12.40)	2 A-20 (1 топ)	Чистяков, Панов	у-вр 13 миль с-з. м. Брюстерорт		КОН (ТР, 4 ТЩ, 6 БДБ, 1 ММ, 5 СКА)/ КОН Либава — Готенхафен, 3 ТР, 2 буксира, в числе кор. охранения БО «Uj 1207»	1 АН, ФАБ	+ ТР 5000, +/- = ТР 6000/?	= 2 A-20
6.3 (19.11)	6 A-20 (3 топ; 51 ап)	Башаев, Репин, Кулинич, Полошкин, Ермышкин, Мартынов	у-вр 15 миль сев. м. Брюстерорт		КОН (3 ТР, 6 СКР)/?	3 АН, ФАБ	= ТР 4000 и 8000/?	
9.3 (09.39)	3 A-20 (51 ап)	Башаев, Борисов, Кулинич	у-вр 30 миль с-в. Хель 55.03/19.03		КОН (2 ТР, 2 СКР)/?	3 АН	промах	
9.3 (12.06)	4 A-20 (2 топ)	Скрябин, Васин, Можакин, Головчанский (несброс)	у-вр 12 миль с-в. м. Хель		КОН (6 ТР, 2 ММ, 5 СКР, 5 СКА, 1 ПЛ)/ ? КОН Готен — Либава, 7 ТР, в числе кор. охранения БО «Uj 1207»	1 АН, ФАБ	+ ТР 8000, ТР 7000, СКР/ промах	
11.3 (17.33)	4 A-20 (2 топ)	Шлишков, Панов, у-вр Скрябин, Гадева	54.55/18.40		КОН (2 ТР, 2 ТЩ, 1 СКР, 2 СКА)/?	2 АН, ФАБ	+ ТР 12000, СКР/ + ТР «Борбак», 6002 брт + ТР 8000, = ТР 8000/промах	+ 1 A-20 (Гадева)
12.3 (12.42)	5 A-20 (3 топ; 51 ап)	Кулинич, Борисов (несброс), Башаев, Полошкин, Ермышкин	у-вр 40 миль сев. м-ка Хель (55.15/19.00)		КОН (7 ТР, 2 СКР)/ ? КОН Либава — Готенхаф в числе кор. охранения БО «Uj 1207», СКР «V 1603»	1 АН, ФАБ		
12.3 (12.44)	4 A-20 (2 топ)	Чистяков, Подъячев, Абамасов, Масальцев	у-вр 40 миль сев. м-ка Хель (55.15/19.00)		КОН (5 ТР, 1 ММ, 1 СКР, 2 ТЩ)/ ? КОН Либава — Готенхаф в числе кор. охранения БО «Uj 1207», СКР «V 1603»	2 АН, ФАБ	+ ТР 7000, = ТР 5000, = ТР 6-7000/ + ТР «Геррит Фрицен» (1761 брт), = ТР «Шторманн» (1459 брт)	
12.3 (14.44)	6 A-20 (3 топ; 51 ап)	Мещерин, Репин, Астуквич, Мартынов, Петров, Шлягевский	у-вр 30 миль сев. м-ка Хель (55.05/18.40)		КОН (4 ТР, 3 СКР, 1 ТЩ)/ ? КОН Либава — Готенхаф в числе кор. охранения БО «Uj 1207», СКР «V 1603»	3 АН, ФАБ	+ ТР 7000, ТР 7000, = ТР 7000/ промах	
12.3 (15.50)	4 A-20 (2 топ)	Меркулов, Гурьянов, Можакин, Васин	у-вр 33 миль сев. м-ка Хель (55.08/19.05)		КОН (1 ТР, 1 СКР, 1 ТЩ)/?	2 АН, ФАБ	1 АН затонула, остальные — промах	
12.3 (18.49)	3 A-20 (2 топ; 51 ап)	Богачев, Мартынов, Пизник	у-вр 35 миль сев. м-ка Хель (55.10/19.20)		КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН, ФАБ	промах	
18.3 (11.35)	10 A-20 (5 топ; 51 ап)	Орленко, Тимофеев, Башаев (несброс), Репин, Борисов, Колтащенко, Кулинич, Полошкин, Мартынов, Ермышкин	у-вр 20 миль от м. Стило (55.00/17.10)		КОН (3 ТР, 2 ТЩ, 3 СКР)-210/ КОН (5 ТР, 3 кор. охранения)	4 АН, ФАБ	+ ТР 6000, = 2 ТР по 6000/ 3 попадания бомб в кор. КОН, = ТР «Эллен»	
18.3 (15.40)	6 A-20 (3 топ; 51 ап)	Макарихин, Богачев, Шлягевский, Петров, Мартынов, Жаботинский	у-вр между м. Стило и м. Риксхейф 54.53/17.35		КОН (4 ТР, 6 СКР)/ КОН (5 ТР, 3 кор. охранения)	3 АН, ФАБ	+ ТР 7000, 1 СКР/ + ТЩ «Я 227» (ФАБ)	
18.3 (15.50)	3 A-20 (2 топ)	Меркулов, Масальцев, Ковалев	у-вр сев. м-ка Риксхейф (55.06/17.50)		КОН (3 ТР, 1 ТН, 3 СКР, 1 СКА)/ КОН (5 ТР, 3 кор. охранения)	1 АН, ФАБ	+ ТР 6000, 1 СКР/?	
18.3 (18.07)	2 A-20 (1 топ)	Гурьянов, Панов	у-вр сев. м-ка Риксхейф (55.00/18.20)		КОН (2 ТР, 2 СКР, 1 СКА, 1 ТЩ)/ КОН (5 ТР, 3 кор. охранения)	1 АН, ФАБ	+ ТР 12000/	
18.3 (18.10)	2 A-20 (1 топ; 51 ап)	Башаев, Полошкин	у-вр сев. м-ка Риксхейф (55.00/18.12)		КОН (3 ТР, 5 СКР)/ КОН (5 ТР, 3 кор. охранения)	1 АН, ФАБ	+ ТР 10000/ + ТР «Орион», 1722 брт промах	
19.3 (11.00)	4 A-20 (3 топ; 51 ап)	Жаботинский, у-вр Пизник, Мартынов (несброс), Макарихин (несброс)	43 миль юж. м-ка Эланд-Седра-Удде (55.30/16.40)		КОН (1 ТР, 1 СКР, 1 СКА)/?	ФАБ		
19.3 (11.10)	2 A-20 (2 топ; 51 ап)	Мартынов, у-вр Ермышкин	20 миль сев. м. Стило 55.03/17.00		КОН (неск. ШХ, груз. барж, 1 СКР)/?	ФАБ	промах	
19.3 (16.10)	4 A-20 (2 топ)	Меркулов, у-вр Подъячев, Масальцев, Головчанский	20 миль вост. о. Борнхольм 55.00/15.45		КОН (6 ТР, 9 СКР, 3 СКА)/ ? КОН СКР «V 2013»	2 АН, ФАБ	+ ТР 12000, ТР 10000, СКР/ СКР «Гул. Бюркель» (ФАБ, +2, =3)	+ 1 A-20 (Меркулов)
22.3 (11.15)	5 A-20 (2 топ; 51 ап)	Макарихин, у-вр Шлягевский, Бичев, Жаботинский, Мартынов	15 миль сев. м. Хель 54.52/18.50		КОН (8 ТР, 4 СКР, 2 ТЩ)/ КОН Засниц — Готенхафен, 8 ТР, 2 СКР (СКР «V 2013», «V 303»), 1 торпедолов, Гр. БО «Uj 1207»	3 АН, ФАБ	+ ТР 8000, = ТР 7000, ТР 8000/ + ТР «Франкфурт» (1186 брт; ФАБ), = СКР-303 (ППО)	+ 1 A-20 (Мартынов)
22.3 (11.20)	4 A-20 (2 топ; 51 ап)	Башаев, у-вр Репин, Полошкин, Кулинич	30 миль сев. м. Риксхейф 55.17/18.17		КОН (8 ТР, 4 СКР, 2 ТЩ)/ КОН Засниц — Готенхафен, 8 ТР, 2 СКР (СКР «V 2013», «V 303»), 1 торпедолов, Гр. БО «Uj 1207»	2 АН, ФАБ	+ ТР 8000, СКР, +/- = ТР 7000/?	
22.3 (11.22)	8 A-20 (4 топ)	Шлишков, Панов, у-вр Солдатенко, Васин, Чистяков, Можакин, Головчанский, Ковалев	18 миль сев. м. Риксхейф 55.07/18.13		КОН (8 ТР, 1 СКР, 2 ТЩ)/ КОН Засниц — Готенхафен, 8 ТР, 2 СКР (СКР «V 2013», «V 303»), 1 торпедолов, Гр. БО «Uj 1207»	4 АН, ФАБ	+ 2 ТР по 7000, ТР 4000, СКР/?	+ 1 A-20 (Ковалев)

Дата (время)	Число и тип сам. *	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
22.3 (14.15)	3 A-20 (2 топ; 51 ап)	Борисов, Лизник, Колташенко	у-вр	20 миль с-в. м. Риксхейфт 55.03/18.40	КОН (5 ТР, 1 ММ, 3 СКР, 1 СКА)/ КОН Засниц — Готенхафен, 8 ТР, 2 СКР (СКР «У 2013», «У 303»), 1 торпедолов, Гр. БО «Ц 1207» КОН (5 ТР, 1 ММ, 3 СКР)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 6000/?	
24.3 (14.52)	6 A-20 (3 топ)	Гурьянов, Скрябин, Подъячев, Можакин, Панов, Масальцев	у-вр	15 миль с-в. м. Риксхейфт 55.02/18.26		3 АН, ФАБ	+ ТР 12000, ТР 7000, СКР, = ТР 12000/?	
24.3 (15.00)	1 A-20 (топ; 51 ап)	Мартынов (оторвался от группы)	у-вр	62 миль с-з. м. Брюстерорт 55.50/19.02	КОН (1 ТР, 1 СКА)/?	ФАБ	= ТР/?	
24.3 (15.16)	4 A-20 (1 топ; 51 ап)	Борисов, Башаев, Кулинич, Назаренко	у-вр	18 миль с-в. м. Хель 54.50/19.00	КОН (2 ТР, 1 ММ, 2 СКР, 2 СКА)/?	3 АН, ФАБ	+ ТР 6000, СКР/?	
24.3 (16.32)	4 A-20 (1 топ; 51 ап)	Богачев, Еникеев, Лизник, Шкляровский	у-вр	25 миль с-з. м. Штольпемянде 55.07/16.58	КОН (6 ТР, 2 ТН, 1 ММ, 6 СКР)/ КОН «Юпитер» Свин-Готен	3 АН, ФАБ	+ ТР 7000, ТР 6000/ незначит. потери л/с	
24.3 (19.00)	3 A-20 (2 топ; 51 ап)	Мещерин, Ермышкин, Полошкин	у-вр	13 миль с. м. Риксхейфт 55.01/18.20	КОН (6 ТР, 2 ТЩ, 2 СКА, 6 СКР)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 8000, ТР 6000/?	
24.3 (19.45)	2 A-20 (1 топ; 51 ап)	Астукевич, Степашенко	у-вр	30 миль с-з. м. Штольпемянде 55.05/16.42	КОН (1 ТР, 2 ТЩ, 1 СКР, 1 ПЛ)/?	1 АН, ФАБ	+ ПЛ, = ТР 5000/?	
25.3 (14.10)	2 A-20 (1 топ)	Чистяков, Головачанский	у-вр	10 миль сев. м. Стил 54.55/17.40	КОН (4 ТР, 2 СКР, 2 ТЩ)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 12000/?	
25.3 (14.50)	4 A-20 (2 топ)	Гурьянов, Солдатенко, Панов, Можакин	у-вр	31 миль с-з. м. Стил (55.04/17.00)	КОН (4 ТР, 2 СКР, 1 ТЩ, 1 БДБ)/ КОН УК «TS 10» из Свинем	2 АН, ФАБ	+ 2 ТР по 8000, СКР/ промах	
25.3 (15.13)	2 A-20 (1 топ; 51 ап)	Макарихин, Кучмин	у-вр	18 миль с-з. м. Штольпемянде 54.56/16.50	КОН (4 ТР, 1 ММ, 2 СКР, 1 ТЩ)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 5000/?	
25.3 (15.39)	2 A-20 (1 топ; 51 ап)	Шкляровский, Лизник	у-вр	25 миль с-з. м. Штольпемянде 55.05/16.55	КОН (плавдок, 2 бук., 2 ММ, 5 СКР)/?	1 АН, ФАБ	+ Плавдок/?	
25.3 (15.46)	4 A-20 (2 топ; 51 ап)	Релин, Кулинич, Ермышкин, Бровченко	у-вр	30 миль с-з. м. Штольпемянде 55.15/16.26	КОН (5 ТР, 1 ММ, 3 СКР)/?	2 АН, ФАБ	+ ТР 6000, ТР 7000/?	
25.3 (15.53)	4 A-20 (2 топ; 51 ап)	Астукевич, Степашенко, Петров, Балакин	у-вр	20 миль сев. м. Штольпемянде 55.13/17.12	КОН (3 ТР, 1 ММ, 3 СКР, 3 ТЩ)/?	2 АН, ФАБ	+ ТР 10000, ТР 8000/?	
26.3 (09.03)	4 A-20 (2 топ; 51 ап)	Башаев, Релин, Мартынов, Бровченко	у-вр	33 миль ю-з. Либавы (56.14/20.21)	КОН (2 ТР, 2 СКР, 1 ТЩ)/ КОН ТН «Засниц», МТЩ «R 260», «R 145», «R 249»	2 АН, ФАБ	+ СКР, ТЩ/?	+ 1 A-20 (Релин)
26.3 (09.07)	2 A-20 (1 топ; 51 ап)	Еникеев, Ходаренко	у-вр	34 миль с-з. Стил (55.10/17.02)	КОН (2 ТР, 2 СКР)/?	1 АН, ФАБ	не наблюдали/ в эти сутки + СКР «VS 310»	+ 1 A-20 (Еникеев)
26.3 (09.40)	5 A-20 (3 топ; 51 ап)	Богачев, Горбушкин, Кучмин, Балакин, Степашенко	у-вр	33 миль ю-з. Либавы 56.14/20.21	по ТР 5000 в составе КОН/ «Засниц»	2 АН, ФАБ	+ ТР 5000 / + ТН «Засниц», 694 брт (ранее = 11 шад), совместно с США потоплены МТЩ «R 260», «R 145», = «R 249» (средние повр.). ТКА «S 99» (ФАБ)	
26.3 (10.24)	4 A-20 (2 топ)	Скрябин, Солдатенко, Можакин, Мазур	у-вр	22 миль с-з. м-ка Риксхейфт (55.08/18.08)	КОН (3 ТР, 4 ТЩ, 1 СКР)/?	2 АН, ФАБ	+ ТР 4000/?	
26.3 (10.49)	2 A-20 (1 топ; 51 ап)	Кулинич, Ермышкин	у-вр	94 миль зап. Паппензее (55.10/18.16)	КОН (2 ТР, 2 ТЩ, 3 СКА)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 2000/?	
26.3 (12.46)	2 A-20 (1 топ)	Подъячев, Масальцев	у-вр	48 миль с-з. Риксхейфт (55.10/18.16)	КОН (3 ТР, 1 ММ, 2 СКР, 1 ТЩ)/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 10000, = ТР 8000/ промах	
26.3 (17.00)	3 A-20 (2 топ)	Скрябин, Можакин, Мазур	у-вр	28 миль с-з. м. Стил (55.24/16.08)	ОБК (1 КРЛ, 3 ММ, 3 СКР)/ КРЛ «Лейпциг», ВСУ «Геркулес», 2 ТР, 3 буксирных карвана, ТЩ М-401 ОБК (1 КРЛ, 3 ММ, 3 СКР)/	1 АН, ФАБ	не наблюдали из-за СМУ	
26.3 (17.12)	5 A-20 (2 топ; 51 ап)	Макарихин, Полошкин, Долбин, Лизник, Ходаренко, Шкляровский, у-вр Горбушкин, Петров, Балакин	у-вр	55.03/16.00	КРЛ «Лейпциг», ВСУ «Геркулес», 2 ТР, 3 буксирных карвана, ТЩ М-401 КРЛ «Лейпциг», ВСУ «Геркулес», 2 ТР, 3 буксирных карвана, ТЩ М-401	3 АН, ФАБ	взрыв в корм. части КРЛ, пожар на ММ/промах	+ 1 A-20 (Долбин)
26.3 (17.15)	4 A-20 (1 топ; 51 ап)	Горбушкин, Петров, Балакин	у-вр	55.03/16.00	КРЛ «Лейпциг», ВСУ «Геркулес», 2 ТР, 3 буксирных карвана, ТЩ М-401	3 АН, ФАБ	взрыв в кормовой части КРЛ/ промах — потоплен корпус недостр. ТКА, бывший на буксире у КРЛ	
27.3 (13.40)	1 A-20 (51 ап)	Шкляровский	ок	17 миль сев. Штольпе (55.22/16.42)	КОН (2 ТР, 1 СКА, 1 ТЩ)/?	1 АН	+ ТР 3000/?промах	
8.4 (10.40)	10 A-20 (3 топ; 51 ап)	Орленко, Борисов, Башаев, Кулинич, Полошкин, Тимофеев, Фоменко (несброс), Степашенко, Балакин, Ермышкин	у-вр	5 миль с-в. м. Хель 54.41/18.55	ОБК (2 КР. 5 ММ, до 30 СКР, СКА, БДБ)-9/ КРТ «Лютцов», «Принц Ойген», ЭМ «Z 31», «Z 38», «П. Якоби», ММ «Т 33», «Т 35»	6 АН, ФАБ	= КРЛ/промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/реально	Потери
8.4 (10.52)	1 А-20 (топ)	Абалмасов	у-вр	55.25/15.50	КОН (4 ТР, 2 ТН, 1 БДБ, 1 ММ, 1 СКР)/?	ФАБ	результат неизвестен	
8.4 (11.27)	1 А-20 (еще 6 торп. и 3 топ. не смогли атаковать из-за СМУ)	Гурьянов	у-вр	55.03/18.17	ОБК (2 КРЛ, 3 ММ, 2 ПЛ)/ ОБК с КРТ «П. Ойген» и «Люцов»	1 АН	= КРЛ/промах	
9.4 (10.47)	5 А-20 (3 топ)	Шишков, Чистяков, Мокжак, Тикунов, Болдысов	у-вр	26 миль с-з. м. Стили (55.10/17.20)	КОН (2 ТР, 2 ЭМ, 1 ТЩ)/?	2 АН, ФАБ	= ТР 5000 и 12000/?	+ 1 А-20 (Болдысов)
9.4 (11.06)	6 А-20 (3 топ; 51 ап)	Борисов, Башаев, Полошкин, Кулинич (несброс), Ермышкин (несброс), Бровченко (несброс)	у-вр	с-з. м. Стили 55.08/17.22	КОН (4 ТР, 1 бук., 2 ТЩ, 1 СКА, 3 БДБ, 1 плакран)/?	2 АН, ФАБ	=/+ ТР 8000, 4000/промах	
9.4 (15.03)	3 А-20	Галиев, Корзин, Головачевский	у-вр	юж. м. Хель (54.27/18.50)	4 ТР, 4 ММ, до 50 малых кор./?	3 АВА	+ ТР 6-8000/?	
9.4 (15.05)	5 А-20 (топ; 51 ап)	Тимофеев, Фоменко, Балакин, Горбушкин, Степашенко	у-вр	юж. м. Хель (54.27/18.50)	ОБК (неск. ЭМ, СКР, ТЩ)/?	ФАБ	промах	
11.4 (10.20)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Кулинич, Бровченко, Мальцев	у-вр	60 миль сев. Штольпе (55.35/16.55)	КОН (5 ТР, 2 СКР, 1 ТЩ, 1 НСУ, 1 ЭМ)/ КОН Свинем — Либава в числе кор. охранения БО «Uj 1207»	2 АН, ФАБ	+ 2 ТР по 8000/= БО-1207 (близ разрыва ФАБ)	
11.4 (10.25)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Тимофеев, Горбушкин, Балакин, Степашенко	у-вр	24 миль с-з. Штольпе (55.15/16.20)	ОБК (1 ЭМ, 2 ММ)/ ЭМ «2 43», «2 39», «Т 33»	2 АН, ФАБ	+ 1 ЭМ/промах	
11.4 (11.20)	7 А-20 (3 выс. торп., 2 низ. торп., 2 топ)	Гурьянов, Корзин, Панов, Головачевский, Скрыбин, Вершинин, Лобанов	у-вр	25 миль с-з. м-ка Иерисхафт (55.05/16.10)	КОН (4 ТР, 4 СКР)/?	3 АВА, 2 АН, ФАБ	= ТР 8000 (не подтверждено АФА)	
11.4 (14.19)	5 А-20 (3 топ)	Щербачов, Чистяков, Тикунов, Мазур, Мокжак	у-вр	56 миль сев. Риксхейт (55.45/17.40)	КОН (5 ТР, 2 СКР, 1 БДБ)/ ? КОН Свинем — Либава в числе кор. охранения БО «Uj 1207»	2 АН, ФАБ	+ ТР 5000/промах	+ 1 А-20 (Мокжак)
11.4 (14.40)	8 А-20 (5 топ; 51 ап)	Орленко, Полошкин, Богачев, Ходаренко, Ермишкин, Сушицкий, Смоляков, Козлов	у-вр	55.50/17.58	КОН (4 ТР, 1 СКА)/ ? КОН Свинем — Либава в числе кор. охранения БО «Uj 1207»	3 АН, ФАБ	промах	+ 1 А-20 (Ходаренко)
11.4 (18.06)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Башаев, Кулинич, Мальцев, Бровченко	у-вр	40 миль с-з. Риксхейта (55.26/17.42)	КОН (4 ТР, 1 СКР, 1 ТЩ)/ КОН ТЩ «М 460»	2 АН, ФАБ	= ТР 3000/ = ТЩ «М 460» (= 2 тяж, 2 лег)	
11.4 (18.18)	3 А-20 (2 топ; 51 ап)	Фоменко, Горбушкин, Балакин	у-вр	30 миль с-з. Риксхейта	КОН (2 ТР, 1 ММ, 1 СКР)/ КОН ТЩ «М 460»	1 АН, ФАБ	промах	+ 1 А-20 (Балакин)
11.4 (18.20)	4 А-20 (2 топ)	Гурьянов, Содатенко, Панов, Лобанов	у-вр	80 миль сев. Риксхейт (55.08/18.10)	КОН (5 ТР, 1 СКР, 1 БДБ)/ КОН Свинем — Либава в числе кор. охранения БО «Uj 1207»	2 АН, ФАБ	= ТР 4000, + СКР/?	+ 1 А-20 (Панов)
12.4 (10.52)	10 А-20 (7 топ; 51 ап)	Борисов, Башаев, Богачев, Полошкин, Ермышкин, Бровченко, Мальцев, Смоляков, Горбушкин, Фоменко	у-вр	50 миль с-з. Штольпе (55.20/16.13)	КОН (1 ТР, 2 ММ, 1 СКА)/ КОН ТЩ «М 256»	3 АН, ФАБ	= ТР 10000/?	+ 1 А-20 (Ермышкин)
12.4 (11.58)	4 А-20 (2 топ)	Щербачов, Головачевский, Абалмасов, Маруев	у-вр	52 миль с-з. Риксхейт (55.40/17.58)	КОН (1 ТН, 1 ТР, 2 СКР)/ КОН Пиллау — Либава ТН «Фрида», ТЩ «М 328», «М 233», «М 254»	2 АН, ФАБ	+ ТН 10000, ТР 12000, 1 СКР/ = ТН «Фрида» (= 1 нераз ФАБ)	
12.4 (12.14)	4 А-20 (2 топ)	Скрыбин, Чистяков, Мазур, Тикунов	у-вр	62 миль с-з. Штольпе (55.30/16.00)	КОН (2 ТР, 1 ММ, 1 СКР)/ КОН ТЩ «М 256»	2 АН, ФАБ	+ ТР 8000, 1 СКР/?	+ 1 А-20 (Мазур)
13.4 (10.13)	4 А-20 (3 топ; 51 ап)	Башаев, Мальцев, Полошкин, Кулинич	у-вр	40 миль с-з. Стили (55.20/17.40)	КОН (4 ТР, 1 СКР, 2 ТЩ)/ 4 ТР (в т.ч. ТР «Карлсруэ»), ТЩ «М 294», «М 341», УК «ТS 4»	1 АН, ФАБ	+ ТР 8000, = ТЩ/промах	+ 1 А-20 (Башаев)
13.4 (10.15)	3 А-20 (1 топ)	Чистяков, Головачевский, Маруев	у-вр	40 миль с-з. Стили (55.20/17.05)	КОН (4 ТР, 1 СКР, 2 ТЩ)/ 4 ТР (в т.ч. ТР «Карлсруэ»), ТЩ «М 294», «М 341», УК «ТS 4»	2 АН, ФАБ	+ ТР 8000/ + ТР «Карлсруэ», 897 брт (ФАБ)	+ 1 А-20 (Маруев)
16.4 (15.38)	6 А-20 (топ; 51 ап)	Фоменко, Горбушкин, Копашенко, Козлов, Сушицкий, Смоляков	у-вр	40 миль с-з. м-ка Эланд-Седра-Удде (56.27/17.28)	КОН (1 ТР, 1 СКР, 1 ТЩ)/ КОН ТР «Кап Гуир», СКР-313, ТЩ «М 443»	ФАБ	+ ТР 8000/ + ТР «Кап Гуир», 1536 брт ; = СКР «V 313» (вышла из строя машина, потерял ход)	
18.4 (12.42)	2 А-20 (топ; 51 ап)	Сушицкий, Козлов	у-вр	10 миль зап. Пиллау (54.42/19.35)	4 СКР-я/?	ФАБ	промах	= 1 А-20 (Сушицкий)
18.4 (12.50)	3 А-20 (топ)	Корзин, Тикунов, у-вр Жерноклеев	у-вр	Пиллау (54.35/19.30)	КОН (1 ТР, 5 СКР, 12 БДБ, 8 ТЩ)/ ОБК и КОН	ФАБ	+ ТР 2500/ + SAT-5 «Роберт Моллер в»	+ 1 А-20 (Жерноклеев)
18.4 (12.57)	2 А-20 (топ; 51 ап)	Горбушкин, Петров	у-вр	20 миль ю-з. Пиллау (54.22/19.30)	КОН (1 ТР, 1 ТН, 1 ТЩ)/?	ФАБ	+/- ТН, ТЩ/?	

Дата (время)	Число и тип сам. *	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
22.4 (08.51)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Гусев, Кулинич, Сучков, Мальцев	у-вр	13 миль вост. м. Хель (54.37/19.12)	КОН (1 ТР, 1 БДБ, 1 сам. паром, 1 СКА)/?	2 АН, ФАБ	+ БДБ, сам. паром/?	
22.4 (11.00)	4 А-20 (2 топ)	Швербахов, Головчанский, Лобанов, Любимов	у-вр	30 миль сев. м. Риксхейф 55.20/18.07	КОН (3 ТР, 1 СКР, 1 ТЩ, 4 СКА)/?	2 АН, ФАБ	+ 1 СКА/?	+ 2 А-20 (Лобанов, Любимов)
22.4 (12.26)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Макарихин, Фоменко, Кучмин, Горбушкин	у-вр	20 миль с-з. Риксхейфта 55.03/17.55	КОН (3 ТР, 1 ММ, 1 СКР)/?	2 АН, ФАБ	промах (1 АН неисправна)	+ 1 А-20 (Кучмин)
22.4 (15.46)	4 А-20 (топ; 51 ап)	Полушкин, Бровченко, Смоляков, Дукшт	у-вр	51 миль ю-з. Либавы 56.19/19.30	КОН (2 ТР, 1 БДБ, 2 НСУ)/?	ФАБ	промах	+ 1 А-20 (Дукшт)
24.4 (10.23)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Гусев, Кулинич, Сучков, Мальцев	у-вр	20 миль сев. м-ка Стило (55.07/17.45)	КОН (2 ТР, 3 БДБ, 4 СКА, 2 моташуны)/КОН SAT «Сумба» — СКР «V 5901», БДБ «F 289», «F 389», «F 381», 2 рыб. куттера, 2 бук., 1 ПЛМ то-же	2 АН, ФАБ	не наблюдался из-за ДЗ/промах	
24.4 (12.05)	4 А-20 (2 топ)	Филимонов, Чистяков, Фирсов, Тикун	у-вр	20 миль сев. м-ка Стило (55.10/17.10)		2 АН, ФАБ	+ ТР 7000, = БДБ/промах	
24.4 (13.08)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Фоменко, Горбушкин, Питиримов, Дегтяр	у-вр	55.15/17.30	КОН (1 ТР, 1 ТЩ, БДБ, 2 СКР, 4 СКА, 2 НСУ)	2 АН, ФАБ	+ ТР 4000, ТЩ/промах	+ 1 А-20 (Дегтяр)
24.4 (14.06)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Богачев, Смоляков, Козлов, Бровченко	у-вр	32 миль вост. м-ка Эланд-Седра-Удде (56.15/17.30)	КОН (2 ТР, 2 СКР, 2 ТЩ, 1 СКА)/ КОН ТР «Хуэлья» (?)	2 АН, ФАБ	+ ТР 4000, СКР/ в эти сутки в этом районе потоплен ТР «Хуэлья», 1923 брт (ФАБ)	= 1 А-20 (Бровченко)
24.4 (14.44)	4 А-20 (1 топ)	Шишков, Гагиев, Солдатенко, Васин	у-вр	34 миль вост. м-ка Эланд-Седра-Удде (55.50/17.10)	КОН (4 ТР, 1 ТН, 3 СКР, 3 ТЩ, 2 БДБ)/ КОН ТР «Хуэлья» (?)	3 АН, ФАБ	+ ТР 6000, = ТР 5000/?	
24.4 (16.53)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Гусев, Кулинич, Мальцев, Сучков	у-вр	52 миль вост. м-ка Эланд-Седра-Удде (56.12/17.56)	КОН (2 ТР, 1 СКР, 1 ТЩ)/ КОН ТР «Хуэлья» (?)	2 АН, ФАБ	= /+ ТР 7000, + ТР 5000/?	+ 3 А-20 (Гусев, Мальцев, Сучков)
24.4 (17.30)	2 А-20	Гурьянов, Головчанский	у-вр	46 миль вост. м-ка Эланд-Седра-Удде (56.15/17.45)	КОН (3 ТР, 2 СКР, 1 ТЩ)/ КОН ТР «Хуэлья» (?)	2 АН	промах	
27.4 (19.00)	1 А-20	Гагиев	ок	55.08/17.15	КОН (3 ТР, 4 СКР)/?	1 АН	АН затонула не наблюдался из-за СМУ	
28.4 (10.04)	1 А-20	Гагиев	ок	55.07/18.10	КОН (1 ТН, 1 ТЩ, 2 БДБ)/?	1 АН	+ ТР 3000/?	
3.5 (17.38)	6 А-20 (2 топ; 51 ап)	Тимофеев, Макарихин, Косенко Богачев (несброс), Астухевич, Козлов,	у-вр	с-в. о. Рюген (54.37/13.37)	КОН (4 ТР, 1 ТЩ)/?	3 АН, ФАБ		
4.5 (11.33)	11 А-20 (1 сам. упр., 8 топ; 51 ап)	Макарихин, у-вр Борисов, Фоменко, Кулинич, Смоляков, Мартынов (отказ МЧ), Ефремцев, Астухевич, Горбушкин, Косенко (отказ МЧ)	внеш. рейд Свинемюнде		ОБК (1 ЛК, 8-10 ТР, 1 ГС, 15 кор. охранения)/ОБК с ЛК «Шлезия»	2 АН, ФАБ	= ЛК, + ТР 6000, = ТР 8000, + ТЩ/ = УК «Орион»	+ 1 А-20 (Линик)
4.5 (16.04)	7 А-20 (1 сам. упр., 5 топ; 51 ап)	Макарихин, у-вр Богачев, Петров, Косенко, Козлов, Фоменко, Мартынов	внеш. рейд Свинемюнде		тоже	1 АН, ФАБ	= ТР 6000/ = УК «Орион» (?)	
4.5 (20.02)	6 А-20 (5 топ; 51 ап)	Макарихин, у-вр Астухевич, Свинемюнде Кулинич, Козлов, Горбушкин, Ефремцев	внеш. рейд		тоже	1 АН, ФАБ	= ЛК, +/- ТР 8000/ = УК «Орион» (?)	
5.5 (12.57)	6 А-20 (4 топ; 51 ап)	Богачев, у-вр Астухевич, Сушицкий, Козлов, Степашенко, Питиримов	54.46/13.40		2 ТР/ ОБК (ЭМ «Z 34» на буксире ТЩ)	2 АН, ФАБ	промах	
7.5 (14.05)	4 А-20 (топ.; 51 ап)	Фоменко, у-вр Горбушкин, (55.20/13.10)	зап. о. Борнхольм		БДБ, СКА/?	ФАБ	промах	
8.5 (09.10)	3 А-20 (2 топ; 51 ап)	Сушицкий, у-вр Козлов, Вершинин	55.18/12.34		КОН (1 ТР, 5 ТЩ, 2 СКР)/?	1 АН, ФАБ	промах	
8.5 (14.45)	2 А-20 (1 топ; 51 ап)	Астухевич, у-вр Косенко	55.15/14.43		ОТР	1 АН, ФАБ	+ ТР 8000	
9.5 (19.08)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Тимофеев, у-вр Сушицкий, Фоменко, Астухевич	55.13/15.20		КОН до 100 судов/ ?	2 АН, ФАБ	+ 1 ЭМ, ТР 8000 (АН), +/- ММ/ ?	= 1 А-20 (Астухевич)
9.5 (20.14)	4 А-20 (1 топ; 51 ап)	Приказчиков, у-вр Кулинич, Петров, Полушкин	55.16/15.30		КОН/?	3 АН, ФАБ	+ ТР 5000/ + ТН «Лизелотте Фридрих», 517 брт (АН)	
9.5 (20.19)	4 А-20 (2 топ; 51 ап)	Лизник, у-вр Смоляков, Вершинин, Макарихин (несброс)	55.15/15.30		КОН/?	1 АН, ФАБ	+ ТР 8000, СКР/?	

Выводы по действиям МТА КБФ

Исследование боевой деятельности Балтийской минно-торпедной авиации представляет наибольший интерес, поскольку, в отличие от других флотов, она вела боевые действия с первого до последнего дня войны, успев апробировать за это время многие тактические приемы. Наибольшими оказались и ее боевые успехи. Не отрицая роли и достижений балтийских торпедоносцев при использовании не по прямому назначению (действия в интересах сухопутных войск, удары по транспортным узлам, военным и политическим объектам, в т.ч. Берлину), попытаемся проанализировать их деятельность именно в качестве минно-торпедной авиации.

Первый торпедный удар с воздуха на Балтике состоялся только на 12-й месяц войны (2.6.1942), но прошел еще год, прежде чем 6.6.1943 торпедой была реально поражена первая цель. Анализ материала показывает, что столь длительный «инкубационный период» был связан прежде всего с двумя факторами: слабой подготовкой летчиков к торпедометанию до войны и неправильной постановкой боевой задачи — действовать против кораблей и судов в Финском заливе. Последнее объяснялось слабостью флотской разведки, не сумевшей вскрыть систему коммуникаций противника.

С конца мая 1943 г. главным районом боевой деятельности торпедоносцев стала открытая часть Балтийского моря, где ПВО вражеских коммуникаций практически отсутствовала. Вследствие этого именно на 1943 г. приходится лучший за всю войну показатель количества самолето-атак и собственных потерь на одну пораженную цель. Тем не менее интенсивность полетов все еще оставалась на низком уровне (большинство вылетов осуществлялось для выполнения других задач), а эффективность поиска по сравнению с 1942 г. даже снизилась, поскольку все полеты осуществлялись методом крейсерстаа («свободной охоты»). К тому же после первых успехов торпедоносцев германское командование ввело запрет на плавание в определенных районах в опасные часы. Последующие контрмеры немцев — введение системы конвоев и задействование ночных истребителей-перехватчиков — привели в первой половине 1944 г. к серьезному кризису в наших действиях. В это период отмечаются наихудшая эффективность поиска, среднемесячное количество пораженных целей и наибольшее количество самолето-атак на одну пораженную цель. Резко возросла эффективность защиты коммуникаций противника. Фактически состояние дел вернулось к уровню 1942 г., когда одиночные торпедоносцы пытались атаковать небольшие группы боевых кораблей и терпели фиаско, только

теперь эти корабли являлись эскортом конвоев. Единственным плюсом можно назвать увеличение интенсивности полетов, поскольку с февраля 1944 г. минно-торпедная авиация перестала использоваться на сухопутном направлении.

Чтобы преодолеть кризис, потребовался целый пакет тактических нововведений, к которым относились топмачтовое бомбометание (с конца июня 1944 г.), полеты однородной парой или составом звена (только торпедоносцы или только топмачтовики; с середины июля 1944 г.) и, наконец, тактика звена комбинированных пар (две пары, состоящие из торпедоносца и топмачтовика каждая, топмачтовик обеспечивает атаку торпедоносца; сентябрь 1944 г.). Стали практиковаться удары по данным воздушной разведки, но во втором полугодии 1944 г. такие полеты составили только треть от общего числа. Изменилась конфигурация линии фронта, резко приблизившая аэродромы базирования к коммуникациям противника. Этот факт, а также удвоение числа минно-торпедных полков в составе дивизии позволили более чем в 3 раза увеличить интенсивность полетов. В 1,5 раза возросла эффективность поиска и почти в 1,4 раза выросла эффективность атак. Успехи второй половины 1944 г. перекрыли аналогичный показатель за два предшествующих года войны. «Ложкой дегтя» стало резкое увеличение числа самолетов, потерянных на одну пораженную цель, и уменьшилось число вылетов на одну потерю. Это говорит о том, что противник успевал принимать достаточно эффективные контрмеры, а наш молодой личный состав, качество подготовки которого за время войны заметно снизилось, оказался не готов к этому.

Наметившиеся в конце 1944 г. тенденции продолжились развиваться и в 45-м. Интенсивность полетов возросла незначительно, но за счет практически полного отказа от «свободной охоты» и введения самолетов наведения эффективность поиска выросла почти в два раза. Вкупе с падением эффективности защиты коммуникаций противника это дало весьма солидный результат, составивший, по меньшей мере, 19 пораженных целей. В то же время показатели успешности атак и частоты потерь показывают, что улучшить положение дел по сравнению с предыдущим периодом фактически не удалось. Не дали особого результата попытки взаимодействия с бомбардировочной и штурмовой авиацией, применения высотных торпед. Слабым местом оставалась организация ударов несколькими звеньями с разных направлений, а первые эксперименты по выделению специального самолета для общего руководства действиями ударных групп (в США и Японии это отработывалось еще на до-

Общие показатели боевой деятельности МТА КБФ

	1942	1943 г.	1-я пол. 1944 г.	2-я пол. 1944 г.	1945 г.	Итого
Исходные данные						
число с/в торп. и топм.	71	234	287	822	874	2085
число с/а торп. и топм.	43	92	67	340	461	1003
число потерянных торп. и топм.	2	5	7	57	37	108
число месяцев в периоде	7*	9**	6	6	4,3	32,3
число пораженных целей	-	7	2	14	19	42
Расчетные данные						
Интенсивность полетов (среднемесячное кол-во с/в торп. и топм.)	10,1	25,6	41,5	137	147,4	62,1
Эффективность поиска (процент вылетов к атакам от общего числа)	60,5	39,8	26,9	41,4	72,7	50
Успешность атак (кол с/а торп. и топм. на 1 пораженную цель)	-	13,1	33,5	24,3	24,3	23,9
Частота потерь пр-ка (среднемес. число пораженных целей)	-	0,8	0,3	2,3	4,4	1,3
Эффективность защиты пр-ка (кол-во потерянных торп. и топм. на 1 пораженную цель)	-	0,7	3,5	4,1	1,9	2,6
Частота потерь (число с/в торп. и топм. на 1 боев. потерю)	35,5	46,2	35,6	14,4	17,1	18,6

Примечания. * Учены месяцы с июня по декабрь. ** Учены месяцы с апреля по декабрь; в январе—марте вылетов не было.

Движение летчиков минно-торпедной авиации КБФ в годы войны

	Прибыло из ВУЗов	с др. частей и флотов	всего	б/потери	неб/потери	Убыло в др. части и флотов	по др. причинам*	всего
1-й год войны	13	4	17	42	7	7	2	58
2-й год войны	7	11	18	9	4	4	1	18
3-й год войны	34	19	53	25	6	4	3	38
4-й год войны	96	34	130	91	10	9	3	113
Всего	150	68	218	167	27	24	9	227

Примечание. К началу войны в составе МТА КБФ насчитывалось 68 летчиков.

* Осуждено, отстранено от летной работы, комиссовано.

военных учениях палубной авиации) пришлось только на май 1945 г. С учетом этого тактику действий нашей минно-торпедной авиации по состоянию на конец войны можно приравнять к тактике английской и американской ударной авиации конца 1942 г. — начала 1943 г.

Несколько слов о роли минно-торпедной авиации в минной войне. Хотя, в отличие от полетов с торпедами, минные постановки велись с первых дней войны, и их интенсивность постоянно росла, крупных успехов они никогда не приносили. Противник в целом оказался готов вести борьбу с нашими минами, тем более что по своей конструкции они явно не относились к числу наиболее передовых. В 1941 г. применялись контактные мины без противоторпедных приспособлений, с 1942 г. — неконтактные сначала иностранного, а затем и отечественного производства. Все они оснащались исключительно индукционными взрывателями, в то время как зарубежные флоты перешли на акустические, магнито-акустические и гидродинамические взрыватели. Приборы срочности и кратности мин использовались далеко не всегда, а когда использовались, имели небольшие установки. На части мин в конце войны приборы срочности были переделаны в самоликвидаторы. Но даже эти мины не всегда использовались лучшим образом. Зачастую постановки носили характер временных кампаний, которые сменялись новыми кампаниями уже в другом районе. Практика минной войны на Западе показывает, что для достижения успехов при наличии у противника организованной служб наблюдения и траления требуется ежедневная постановка в одном районе нескольких сотен мин с самыми различными установками противоторпедных приборов. Даже если бы минно-торпедные полки полностью перестали использоваться для решения иных задач, им вряд ли бы удалось обеспечить аналогичный масштаб постановок. В большинстве других стран задачи постановки мин с воздуха решала стратегическая авиация, самолеты которой могли брать не по 1—3, а по 8—10 мин каждый. Единственный наш относительно крупный успех пришелся на ноябрь 1944 г., когда у Либавы подорвалось пять вражеских транспортов, два из которых за-

тонули. Судя по всему, он был связан с просчетами немцев в организации траления подходов к базе, поскольку в последующий период, несмотря на многократно возросшее число сброшенных мин, ни одно судно здесь не погибло.

В заключение хотелось бы сказать несколько слов о летчиках минно-торпедной авиации Балтфлота. Общие данные по изменению их количественного состава представлены в таблице. Нас же особенно интересует статистика по летчикам, принимавшим участие в торпедных и топмачтовых атаках. По нашим данным, в годы войны таких насчитывалось 174. В среднем это дает почти шесть атак на одного летчика, что примерно в полтора раза выше, чем у летчиков МТА Северного флота. Из этих 174 пилотов 110 погибли, попали в плен или получили тяжелые ранения, несовместимые со службой в ВВС. 18 летчиков погибли или были тяжело ранены уже в ходе своей первой атаки. Эти цифры характеризуют службу в минно-торпедной авиации, как весьма опасную, требующую смелости и большого ратного мастерства. Наибольшее количество атак к концу войны произвел ст. лейтенант М.Ф. Шишков из 1-го гмтап — 31. За ним идут А.А. Богачев (28), В.М. Кулинич (26) и Д.К. Башаев (22) — все из 51-го полка. По 21 атаке совершили М.В. Борисов (51-й гмтап), А.М. Гагиев и А.В. Пресняков (1-й гмтап). Из названных звание Героя получили Шишков, Гагиев, Пресняков, Богачев и Борисов. Также геройские звания носили Ю.Э. Бунимович (13 атак), А.П. Чернышев (11 атак), И.Г. Шаманов (10 атак), И.И. Борзов, Г.Д. Васильев и И.К. Сачко (по 9 атак), В.А. Балебин, А.И. Разгонин (по 8 атак), В.Н. Евграфов, П.А. Колесник, П.Ф. Стрелецкий (по 7 атак), а также В.М. Кузнецов, И.Н. Пономаренко, И.В. Тихомиров и Е.Н. Преображенский. Вообще же самой высокой наградой Родины был удостоен 31 авиатор 1-го гмтап и семеро из 51-го гмтап. Звание Героя России в постсоветское время получили еще семеро летчиков 1-го гмтап и трое из 51-го. Данные о них приведены в приложении №2.

Списки героев частично совпадают со списками наиболее результативных летчиков. По три цели поразили А.И. Разгонин, Н.Ф. Васильев и С.П. Пудов, по две цели — Ю.Э. Бунимович, И.Н. Пономаренко, М.Ф. Шишков, Г.А. Зубенко и В.П. Полюшкин. Увы, боевые успехи Н.Ф. Васильева и С.П. Пудова почти не известны не только специалистам-историкам, но и своим бывшим коллегам — ветеранам.

Приложения к главе 3

Корабли и суда, потопленные и поврежденные самолетами МТА КБФ

Класс и название	Тоннаж, брт	Рез. атаки	Дата	Район	Сам. (полк)	Летчик (ведущий)	Боеприпас	Доп. данные
1. ТР «Хайнрих фон Плауэн»	1746	+	6.6.43	10 миль с-з м. Колкасагс	1 Ил-4	Разгонин	АН	
2. ТР «Гераклес» (фин.)	5103	=	23.8.43	ю-з Турку	1 Ил-4	Г.Д. Васильев	АН	
3. ТН «Свеа Ройтер» (шв.)	1333	=	2.9.43	Рижский зал.	1 Ил-4	Разгонин	АН	
4. СКР «Уиско» (фин.)	-	+	16.9.43	р-н о. Кери	1 Ил-4	Разгонин	АН	
5. ТР «Хильдегард»	1409	+	26.9.43	р-н Вентспилса	1 Ил-4	Бунимович	АН	
6. лихтер «Зульхофф-17»	396	+	30.9.43	р-н м. Акменрагс	1 Ил-4	Бунимович	АН	
7. ТР «Мариенбург»	1322	+	1.11.43	р-н м. Акменрагс	1 Ил-4	Летуновский	АН	
8. ТР «Ингеборг»	895	+	27.5.44	м. Колкасагс	1 А-20	Гептнер	АН	

Класс и название	Тоннаж, брт	Рез. атаки	Дата	Район	Сам. (полк)	Летчик (ведущий)	Боеприпас	Доп. данные
9. ЭМ «Z 39»	-	=	23.6.44	Палдиски	1 А-20 (51 ап)	Пономаренко	ФАБ	
10. ТР «Хохзее»	2245	+	15.7.44	10 м сев. м. Акменрагс	2 А-20 (51 ап)	Н.Ф. Васильев	АН	
11. Плавбатарея ПВО «Ниобе»	-	+	16.7.44	Котка	4 А-20 (51 ап)	Пономаренко, Сачко	ФАБ	В ударе по кор. ПВО также принимали участие Пе-2 12 глбап
12. ПЛБ «Вильпула» (фин.)	-	+	25.7.44	стоянка Траскё (р-н Поркалла-Удд)	1 А-20 (51 ап)	Николаенко	ФАБ	
13. КАТШ «Меркуриус» (фин.)	-	+	25.7.44	то-же	то-же	то-же	то-же	
14. Торпедолов «TF 11»	-	+	13.8.44	18 м зап. Мемеля	1 ап	Шишков	АН	
15. ММ «Т 18»	-	+	17.9.44	16 м сев. м. Тахкуна	51 ап	Пудов	ФАБ	
16. ТР «RO 22» («Вестплайн»)	4370	=	22.9.44	16 м сев. о. Осмуссар	51 ап	Пудов	ФАБ	+ ок. 100 чел.
17. ТР «Ингрид Трабер»	1883	=	22.9.44	16 м сев. о. Осмуссар	51 ап	Богачев	ФАБ	
18. ТР «Муро»	5272	+	22.9.44	26 м ю-з Виндавы	1 ап	Н.Ф. Васильев, Иванов	АН, ФАБ	+ 655 чел. (возможно до 2000 чел.)
19. ТР «Суматра»	9280	=	22.9.44	15 м зап. м-ка Хиумадал	51 ап	Пудов	ФАБ	
20. ТР «Малага»	2146	=	22.9.44	18 м с-з о. Осмуссар	51 ап	Зубенко	ФАБ	
21. ТР «Мейерсследже»	828	+	24.9.44	5 м юж. о. Кихну	51 ап	Орленко, Кузьмин, Зубенко	ФАБ	
22. ГС «Браке»	5347	=	12.10.44	10 м ю-в Либавы	51 ап	Кралько	ФАБ	
23. ТР «Финланд» (блукшив)	5251	=	30.10.44	18 м зап. Либавы	51 ап	Богачев	ФАБ	
24. СКР «V 1606»	-	+	7.12.44	р-н Либавы	1 ап	Н.Ф. Васильев	АН	
25. ТР «Мими Хорн»	3944	+	14.1.45	30 м сев. м-ка Риксхейф	51 ап	Мифтахудинов	ФАБ	
26. РТ «Догербанк»	257	+	15.1.45	23 м с-в м-ка Риксхейф	51 ап	Тимофеев, Фоменко, Колташенко, Шкляревский	АН, ФАБ	
27. РТ «Фердинанд»	167	+	15.1.45	23 м с-в м-ка Риксхейф	то-же	Тимофеев, Фоменко, Колташенко, Шкляревский	АН, ФАБ	
28. ТР «Борбек»	6002	+	11.3.45	12 м с-в м. Хель	1 ап	Шишков, Скрыбин	АН	
29. ТР «Геррит Фрицен»	1761	+	12.3.45	сев. м. Хель	1 ап		ФАБ	
30. ТР «Шторман»	1459	=	12.3.45	сев. м. Хель	1 ап			
31. ТР «Эллен»	1593	=	18.3.45	р-н Риксхейф	1, 51 ап	?	ФАБ	
32. МТШ «R 227»	-	+	18.3.45	54.53/17.35	51 ап	Петров	ФАБ	
33. ТР «Орион»	1722	+	18.3.45	54.53/17.35	1, 51 ап	Панов, Полюшкин	ФАБ	
34. СКР «Гауляйтер Бюркель»		=	19.3.45	55.00/15.45	1 ап	Масальцев, Головачанский	ФАБ	
35. ТР «Франкфурт»	1186	+	22.3.45	р-н м. Хель	1, 51 ап	?	ФАБ	
36. ТН «Засниц»	694	+	26.3.45	р-н Либавы	51 ап	?	АН, ФАБ	совместно с ША
37. МТШ «R 260»	-	+	26.3.45	то-же	51 ап	?	ФАБ	совместно с ША
38. БО «Uj 1207»		=	11.4.45	55.35/16.55	1, 51 ап		осколки, ППО	
39. ТШ «M 460»		=	11.4.45	55.26/17.42	51 ап		осколки, ППО	
40. ТН «Фрида»	722	=	12.4.45	с-з Риксхейфа	1 ап		ФАБ	
41. ТР «Карлсруэ»	897	+	13.4.45	р-н Свинемонде	1 ап	Головачанский	АН	+970 чел.
42. ТР «Кап Гуир»	1536	+	16.4.45	У юж. оконечности о. Эланд	51 ап	Фоменко, Горбушкин, Колташенко, Сушицкий, Смоляков, Козлов	ФАБ	+774 или 756 чел.
43. СКР «V 313»		=	16.4.45	У юж. оконечности о. Эланд	51 ап	то-же	ФАБ	
44. ПАБ «Роберт Мюллер 6»	-	+	18.4.45	р-н Пиллау	1 ап	Корзин	ФАБ	
45. ТР «Хуэльва»	1923	+	24.4.45	80 миль зап. Либавы	51 ап	Мальцев, Сучков	ФАБ	
46. УК «Орион»	-	+	4.5.45	р-н Свинемонде	51 ап	?	ФАБ	совместно с ША
47. ТН «Лизелотте Фридрих»	517	+	9.5.45	вост. о. Борнхольм	51 ап	Кулинич, Полюшкин	АН	+ более 300 чел.

Корабли и суда, возможно потопленные и поврежденные самолетами МТА в 1945 г.

Класс и название	Тоннаж, Рез. брт атаки	Дата	Район	Причина гибели	Комментарии
48. ТР «Санга»	1923	= 18.2.45	р-н Свиномюнде	ФАБ	В этом районе в тот день наши ВВС атак не производили. Возможно, поврежден МТА в том же районе в другой день
49. ТР «Фангтурм»	1923	= 18.2.45	зап. Либавы	ФАБ	Мог быть поврежден ША или МТА
50. ТР «Роберт Мюллер 7»	985	+ 22.3.45	р-н Ниды	мина	По герм. данным, подорвался на авиационной mine, которые реально в этом районе не ставились. Возможно, потоплен МТА в этот день
51. СКР «VS 326»	-	+ 22.3.45	вост. Балтика	?	Причина гибели в герм. материалах не указана. Возможно, потоплен МТА в этот день
52. МТЩ «Я 145»	-	+ 26.3.45	вост. Балтика	АН	По герм. данным, потоплен авиационными торпедами, по времени атаки (12.20) — топмачтовым бомбометанием со штурмовиков
53. СКР «VS 215»		+ 20.4.45	р-н Свиномюнде	ФАБ	ША в этом районе не действовала, правда, в этот день нет атак МТА. Возможно, в герм. материалах неправильно указана дата
54. ТР «Ульрих Финистервальдер»	2947	= 4.5.45	в порту Свиномюнде	ФАБ	Полузатонул; по нем. данным, брошен экипажем 30.4.45. По данным АСС, получил попадание ФАБ-500, которые использовали исключительно сам. МТА
55. SAT-16 «Вест Фландрен»		+ 8.5.45	Нексе (о. Борнхольм)	ФАБ	По-видимому, уничтожены ША. Самолеты МТА бомбили с горизонтального полета
56. LAT-30 «Пр. Беатрикс»		+ 8.5.45	Нексё (о. Борнхольм)	ФАБ	По-видимому, уничтожены ША. Самолеты МТА бомбили с горизонтального полета
57. БДБ «F 873»		+ 8.5.45	Рене (о. Борнхольм)	ФАБ	По-видимому, уничтожены ША. Самолеты МТА бомбили с горизонтального полета

Потери самолетов 1-го мтап/гмтап в 1941—1943 гг.

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
24.6.41	ДБ-3Ф	р-н Таллина	скапотировал при вын. посадке	БУ по ВМБ Мемель	мл. л-т Кустовский	жив (+ 1)
24.6.41	ДБ-3Ф	р-н Либавы	разбит при вын. посадке	БУ по ВМБ Мемель	мл. л-т Разгонин	жив
29.6.41	ДБ-3Б	аэродром ?	разбит при посадке с миной	МП	к-н Беляев	жив (= 2)
30.6.41	ДБ-3Ф	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Копылов	+++
30.6.41	ДБ-3Ф	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Абраменко	+++
30.6.41	ДБ-3Ф	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Игашев	+++
30.6.41	ДБ-3Б	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Смирнов	+++
30.6.41	ДБ-3Б	р-н Даугавпилса	сбит ЗА	БУ по СВ	л-т Серебряков	+++
30.6.41	ДБ-3Б	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	л-т Чевыров	жив (2 п/б/в)
30.6.41	ДБ-3Б	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	ст. л-т Борисенко	+++
30.6.41	ДБ-3Б	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	л-т Кудинов	+++
30.6.41	ДБ-3Б	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	л-т Дроздов	+++
30.6.41	ДБ-3Б	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	ст. л-т Тяжельников	+ (+2, = 1)
30.6.41	ДБ-3Б	р-н Даугавпилса	сбит ИА	БУ по СВ	л-т Борзов	жив (+ 1, = 1)
30.6.41	ДБ-3Ф	20 км юж. Вышгородка	= ИА, разбит при посадке	БУ по СВ	мл. л-т Калинин	жив (= 1)
30.6.41	ДБ-3Ф	р-н Острова	= ИА, сгорел после посадки	БУ по СВ	мл. л-т Новицкий	жив (= 1)
8.7.41	ДБ-3Ф		= ЗА, разбит при посадке	БУ по батарее на о. Мякилукто	мл. л-т Мазуренко	жив
13.7.41	ДБ-3Б	р-н м. Кирьяло	разбит при вынужденной посадке	БУ по кораблям в Рижском зал.	л-т Русаков	жив
14.7.41	ДБ-3Ф	дер. Ивановка	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Целуев	+++
15.7.41	ДБ-3Б	Рижский зал.	п/б/в	ВР	л-т Шевлягин	+++
15.7.41	ДБ-3Б	Рижский зал.	п/б/в	ВР	л-т Лебедев	+++
15.7.41	ДБ-3Б	р-н оз. Долгое	сбит ИА	БУ по СВ а	ст. л-т Финягин	жив (=1)
15.7.41	ДБ-3Ф	р-н оз. Самро	= ИА, сгорел после посадки	БУ по СВ	к-н Бабушкин	жив (+ 1, = 1)
15.7.41	ДБ-3Ф	р-н д. Поречье	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Дьяков	жив (+ 1)
17.7.41	ДБ-3Б	р-н д. Заручье	= ЗА, сел на территории	БУ по СВ противника	ст. л-т Леонов	+++
17.7.41	ДБ-3Ф	р-н д. Руска	п/б/в	БУ по СВ	мл. л-т Куклев	+++
17.7.41	ДБ-3Ф	р-н оз. Самро	сбит ИА	БУ по СВ	ст. л-т Балебин	жив (+3)
17.7.41	ДБ-3Б	р-н оз. Самро	= ЗА, сел в районе линии фронта	БУ по СВ	ст. л-т Дроздов	= (+1, =1)
17.7.41	ДБ-3Ф	р-н оз. Долгое	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Токарев	жив (+2)
17.7.41	ДБ-3Ф	р-н д. Бегуницы	сбит ИА	БУ по СВ	л-т Тальянов	+++
18.7.41	ДБ-3Ф	р-н д. Бегуницы	сбит ИА	БУ по СВ	л-т Гестрин	+++
18.7.41	ДБ-3Б	р-н ст. Пойда	сбит ИА	БУ по СВ	л-т Поваляев	+++
30.7.41	ДБ-3Б	аэр. ?	упал при взлете и взорвался	?	л-т Родионов	+++
5.8.41	ДБ-3Б	аэр. Котлы	разбит при посадке	БУ по Виндаве	л-т Леонов	+++
8.8.41	ДБ-3Б	?	п/б/в	БУ по Берлину	ст. л-т Финягин	+++
16.8.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	разбит при посадке	БУ по Берлину	л-т Александров	+ (+2, =1)
16.8.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	разбит при посадке	БУ по Берлину	л-т Кравченко	+++

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
17.8.41	ДБ-3	р-н д. Плешевы	поврежден ИА (И-153), разбит	перелет при посадке ? (возможно отремонтирован)	?	?
18.8.41	ДБ-3Ф	р-н д. Заполье	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Ключев	+ (+2)
18.8.41	ДБ-3Ф	р-н Красного Села	= ИА, разбит при посадке	БУ по СВ	к-н Чемоданов	= (=2)
18.8.41	ДБ-3Ф	р-н д. Заполье	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Бабий	жив (+3)
19.8.41	ДБ-3Б	р-н ст. Чудово	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Кузнецов	жив (+3)
19.8.41	ДБ-3Ф	р-н ст. Чудово	= 3А, сгорел после посадки	БУ по СВ	л-т Громов	жив
19.8.41	ДБ-3Б	Финский зал.	отказ МЧ, посадка на воду	ВР	л-т Пятков	жив (+1, 1 плен)
20.8.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	разбит при взлете	БУ по Берлину	к-н Гречишников	жив
21.8.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	разбит при посадке	БУ по Берлину	к-н Фокин	жив (+1, =1)
27.8.41	ДБ-3Б	р-н м. Колкаспас	сбит ИА	ВР	к-н Есин	+++
28.8.41	ДБ-3Ф	р-н д. Б. Кузьмино	уничтожен при отходе; 26.7 поврежден при вынужденной посадке	?	мл. л-т Дулякин	жив
31.8.41	ДБ-3Б	?	п/б/в	БУ по Берлину	л-т Русаков	+++
1.9.41	ДБ-3Б	р-н Куресаре	разбит при посадке	БУ по Берлину	ст. л-т Дашковский	+++
3.9.41	ДБ-3Б	?	п/б/в	БУ по Берлину	л-т Мильгунов	+++
6.9.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	БУ пр-ка	-	-	-
6.9.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	БУ пр-ка	-	-	-
6.9.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	БУ пр-ка	-	-	-
6.9.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	БУ пр-ка	-	-	-
6.9.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	БУ пр-ка	-	-	-
6.9.41	ДБ-3Б	аэр. Кагул	БУ пр-ка	-	-	-
14.9.41	ДБ-3Б	р-н Лодейного Поля	уничтожен минометным огнем; = при вын. посадке 16.7.41		мл. л-т Архипов	жив
15.9.41	ДБ-3Ф	р-н Красное Село	сбит ИА	БУ по СВ	мл. л-т Ковалев	+++
15.9.41	ДБ-3Ф	р-н Сестрорецка	сбит ИА	БУ по СВ	ст. л-т Шемятовский	+ (+2)
15.9.41	ДБ-3Ф	р-н Красное Село	сбит ИА	БУ по СВ	л-т Борисов	+++
16.9.41	ДБ-3Б	р-н Тихвина	сбит 3А	БУ по СВ	ст. л-т Трычков	+++
17.9.41	ДБ-3Б	р-н Лигово	п/б/в	БУ по СВ	к-н Федоров	+++
17.9.41	ДБ-3Б	р-н Лигово	п/б/в	БУ по СВ	ст. л-т Семенов	+++
17.9.41	ДБ-3Б	р-н Урицка	сбит 3А	БУ по СВ	л-т Борзов	жив (+1)
27.9.41	ДБ-3Ф	аэр. ?	разбит при взлете	?	ст. л-т Балебин	жив (=3)
6.10.41	ДБ-3Б	Финский зал.	сбит Ю-88	ВР	ст. л-т Чевыров	+ (+2)
17.10.41	ДБ-3Ф	р-н ст. Грузино	сбит 3А	БУ по СВ	ст. л-т Уваров	+++
24.10.41	ДБ-3Ф	р-н ст. Грузино	сбит 3А	БУ по СВ	к-н Гречишников	+++
1.12.41	ДБ-3Ф	аэр. Новинки	разбит при посадке	БУ ж/д станция Псков	м-р Ефремов	жив
1.12.41	ДБ-3Б	р-н Пскова	п/б/в	БУ ж/д станция Псков	ст. л-т Шеликасов	+++
20.1.42	ДБ-3Ф	аэр. Углов	разбит при посадке	?	п/п-к Тужилкин	жив
23.1.42	ДБ-3Ф	аэр. Углов	разбит при взлете	БУ по порту Хельсинки?	л-т Калинин	жив
16.2.42	ДБ-3Б	аэр. Новинки	разбит при взлете	БУ ст. Вырица?	ст. л-т Зелинский	жив
8.3.42	ДБ-3Б	р-н Левашово	столкновение в воздухе	МП	м-р Плоткин	+++
8.3.42	Ил-4	р-н Левашово	столкновение в воздухе	МП	к-н Бабушкин	жив (+1, = 1)
13.5.42	Ил-4	?	п/б/в	БУ по аэр.	к-н Зорин	+++
13.5.42	Ил-4	ст. Крестцы	сбит своей 3А	БУ по аэр.	м-р Гончаренко	+++
18.5.42	Ил-4	аэр. Углов	ошибка л/с при посадке (возможно, отремонтирован)		л-т Калинин	за 2 аварии передан суду ВТ
30.5.42	Ил-4	р-н г. Бокситогорска	отказ моторов, при посадке разбит	перелет из Богослово в Углов	л-т Колесник	жив
2.6.42	Ил-4	аэр. Углов	отказ моторов, при посадке разбит	?	к-н Зелков	+++
5.6.42	ДБ-3?	аэр. ?	пожар аккумуляторов на стоянке (передан 26-й раз)	-	мл. л-т Разгонин	жив
16.6.42	Ил-4	аэр. Устожна	отказ моторов, при взлете разбит	перелет с аэр. на аэр.	ст. л-т Пушкин	жив
14.7.42	ДБ-3Б	аэр. ?	разбит из-за ошибки л/с	УТП	л-т Кузнецов	+ (+1, =2)
28.7.42	Ил-4	аэр. ?	разбит, при взлете столкнулся с рейфугой; возможно, отремонтирован		к-н Власов	?
3.8.42	Ил-4	?	п/б/в	БУ Хельсинки	л-т Ребриков	+++
20.8.42	ДБ-3Б	аэр. ?	разбит, при взлете столкнулся с рейфугой		ст. л-т Бунимович	жив (=1)
2.9.42	Ил-4	Красногвардейск	п/б/в	БУ ж/д ст. Красногвардейск	ст. л-т Овсянников	+++
Ил-4	Луга	п/б/в	БУ ст. Луга	к-н Зотов	+++	
7.9.42	Ил-4	Луга	п/б/в	БУ ст. Луга	к-н Кузнецов	+++
15.9.42	Ил-4	Таллин	п/б/в	БУ ВМБ Таллин	к-н Пушкин	+++
22.9.42	Ил-4	аэр. Белые Кресты	разбит при посадке	?	л-т Стешин	жив
26.10.42	Ил-4	Копрский зал.	сбит фин. ИА	ок	ст. л-т Кудряшов	+++
26.10.42	ДБ-3Б	Копрский зал.	сбит фин. ИА	ок	л-т Новицкий	+++
8.11.42	Ил-4	аэр. Углов	при взлете сложилась стойка, сгорел	?	ст. л-т Червоноокий	жив (+1)

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
7.1.43	Ил-4	аэр. Борки	разбит при взлете из-за триммеров	перелет в Угловое	ст. л-т Червоннокий	+++
22.2.43	ДБ-36	Таллин	п/б/в	МП	м-р Бушихин	+++
1/2.5.43	Ил-4	аэр. Приютино	взрыв ПЛАБ-100 при разоружении	-	-	-
1/2.5.43	Ил-4	аэр. Приютино	взрыв ПЛАБ-100 при разоружении	-	-	-
31.5.43	Ил-4	аэр. Приютино	отказ моторов при взлете	перелет на др. аэр.	к-н Деревянных	жив (+3, =4)
17.6.43	Ил-4	р-н Каннас	сбит фин. ИА	ок	ст. л-т Белов	+++
15.9.43	A-20	Таллин	п/б/в	МП	ст. л-т Федькин	+++
15.9.43	A-20	Таллин	п/б/в	МП	мл. л-т Прохоров	+++
21.9.43	A-20	аэр. Каменка	отказ МЧ	УТП	л-т Драпов	+++
10.10.43	A-20	р-н Эреля	сбит фин. ИА	ок	ст. л-т Волков	+++
14.10.43	A-20	р-н Каннас	сбит фин. ИА	ок	ст. л-т Самедов	+++
18.10.43	A-20	аэр. Каменка	разбился при посадке	?	м-р Пономаренко	жив (=3)
16.11.43	Ил-4	? тер-я пр-ка	отказ моторов, при посадке разбит	ок	ст. л-т А.И. Разгонин	плен
27.11.43	A-20	Рижский зал.	сбит ЗА SAT «R. Mueller»	ок	к-н Летунковский	плен
18.12.43	A-20	аэр. Каменка	при посадке сгорел	?	к-н Константиук	=

Потери самолетов МТА КБФ в 1944-1945 гг.

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
13.1.44	Ил-4	аэр. Каменка	разбит при посадке, сгорел	МП	ст. л-т Бунимович	+++
5.2.44	A-20	аэр. ?	ошибка в пилотировании	УТП	к-н Победкин	+++
25.2.44	Ил-4	Фин. залив	п/б/в	выполнял задание РО КБФ	л-т Енин	+++
5/6.3.44	Ил-4	Фин. зал.	п/б/в	ок	ст. л-т Колесник	+++
6/7.3.44	A-20	Фин. зал.	п/б/в	МП	л-т Соловьев	+++
17.3.44	A-20	Балтийское море	п/б/в — сбит ИА 11/JG 54	ок	л-т Шарыгин	+++
19.3.44	A-20	р-н Таллина	п/б/в — предпол. столкновение в воздухе с сам. АДД	МП	к-н Беликов	+++
26/27.3.44	Ил-4	Фин. зал.	п/б/в — сбит ИА 4/NJG 100	БУ по кор. в Нарвском зал.	к-н Чернышев	+++
26/27.3.44	Ил-4	Таллин	п/б/в — сбит ИА 4/NJG 100	МП	л-т Лапицкий	+++
26/27.3.44	Ил-4	Таллин	п/б/в — сбит ИА 4/NJG 100	МП	мл. л-т Митин	+++
22.4.44	Ил-4	Нарв. зал.	п/б/в	БУ по кор. в Нарвском зал.	л-т Амирдзаян	+++
9.5.44	A-20	р-н о. Б. Тютерс	п/б/в	МП	к-н Соловьев	+++
14.5.44	Ил-4	Балтийское море	п/б/в	ок	л-т Дорошенко	+++
16.5.44	Ил-4	р-н Волкова	сбит своей ЗА	УТП	к-н Светлых	+++
1.6.44	A-20	р-н ст. Елизаветино	сбит своей ЗА	УТП	к-н Пучков	жив (+ 2, =1)
1.6.44	A-20 (51 ап)	Полигон на Ладожском озере	подрыв на своей ФАБ	УТП	л-т Каретников	+++
4.6.44	A-20	Балтийское море	п/б/в — сбит СКР «V 314»	ок	к-н Волков	+++
8.6.44	A-20 (51 ап)	Полигон на Ладожском озере	сбит фин. ИА	УТП	мл. л-т Жестков	+++
9.6.44	A-20	р-н Пскова	сбит своей ЗА	ок	л-т Клищов	+ (+ 2, = 1)
19/20.6.44	A-20	Балтийское море	п/б/в	ок	л-т Кузин	+++
20.6.44	Ил-4	р-н Свириской ГРЭС	сбит фин. ЗА	удар по плотине	ст. л-т Шведов	плен (+3)
21/22.6.44	A-20	Балтийское море	п/б/в	ок	ст. л-т Пронякин	плен
22.6.44	A-20	аэр. Клопицы	разбит при посадке	ок	ст. л-т Гожева	+ (+ 2, =1)
1.7.44	A-20	Ирбенский прол.	п/б/в — сбит СКР «V 313»	ок	ст. л-т Гептнер	+++
1.7.44	A-20 (51 ап)	Балтийское море	п/б/в/ — сбит герм. кор.	ок	м-р Виноградов	+++
5.7.44	A-20 (51 ап)	аэр. Клопицы	разбит	во время стоянки получил удар от совершавш. вын. посадку Як-7; списан	-	-
6.7.44	A-20 (51 ап)	Балтийское море; возм. — в Фин. заливе в районе Пуккио	п/б/в — возможно, сбит герм. ТЩ «М 15», «М 18», «М 19»	ок	ст. л-т Бекоев	+++
12/13.7.44	A-20(51 ап)	Балтийское море	п/б/в/ — сбит либо СКР «V 302», либо SAT «Нинбург»	ок	л-т Захаров	+++
12/13.7.44	A-20	Балтийское море	то-же	ок	л-т Борисов	+++
13.7.44	A-20(51 ап)	аэр. Клопицы	разбит при посадке в тумане	ок	мл. л-т Лупол	+++
15.7.44	A-20(51 ап)	устье р. Зап. Двина	п/б/в	МП	мл. л-т Грузиков	+++
15.7.44	A-20(51 ап)	Балтийское море; Ирбенский прол.	п/б/в — сбит SAT «Хелене»	ок	к-н Михайлов	+++
16.7.44	A-20(51 ап)	р-н Риги	сбит ЗА	МП	л-т Семенов	+++
16.7.44	A-20(51 ап)	р-н Котки	сбит герм. ТЩ «М 29»	БУ по кор. ПВО «Нюбе»	л-т Шилкин	+++
16.7.44	A-20(51 ап)	устье р. Зап. Двина	п/б/в	МП	л-т Рашевский	+++
18.7.44	Ил-4	р-н Таллина	сбит ЗА кор.	МП	ст. л-т Бельшаков	+++
18/19.7.44	A-20	Балтийское море	п/б/в	ок	л-т Девяткин	+++

Примечание. В случае если название части не указано, потерянный самолет принадлежал 1-му мтап (1-му гмтап).

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
19.7.44	A-20(51 ап)	р-н о. Гогланд	сбит ЗА	МП в р-не Таллина	мл. л-т Ремезов	жив
24.7.44	A-20(51 ап)	зап. Финляндия	сбит ЛАТ «Пр. Беатрикс»	удар по КОН	к-н Тихомиров	+++
25.7.44	A-20(51 ап)	юж. о. Юссаре	сбит СКР «V 303»	удар по КОН	мл. л-т Конгаровский	+++
2.8.44	A-20	57.28/21.24	сбит ЗА кор.	гк	к-н Сафронов	+++
9.8.44	A-20	р-н ст. Постава	разбит при вын. посадке	удар по КОН	к-н Смольков	жив (+ 1, =1)
15.8.44	A-20	аэр. Порубанок	= ПМЗ «Шнейербрехер 18», разбит при посадке	удар по КОН с-з Либавы	ст. л-т Сачко	жив
20.8.44	A-20	р-н г. Мажейкяй	сбит ИА III/JG 51, сел на территории пр-ка	ВР	л-т Сквирский	жив (+ 1)
20.8.44	A-20	аэр. Клопицы	ошибка в пилотировании	перелет	л-т Евграфов	+++
24.8.44	A-20	аэр. Паневежис	= наземн. ЗА, разбит при посадке	вылет на удар по КОН	к-н Пресняков	жив (= 2)
24.8.44	A-20	аэр. Паневежис	= ЗА кор., разбит и сгорел при посадке	удар по КОН	л-т Карабасов	+ (+ 1, =2)
24.8.44	A-20	аэр. Паневежис	= ЗА кор., разбит при посадке	удар по КОН	ст. л-т Филимонов	жив
25.8.44	Ил-4	южн. часть Балт. моря	п/б/в	ок	л-т Иванов	+++
27.8.44	A-20	южн. часть Балт. моря	п/б/в	ВР	л-т Турбин	+++
27.8.44	A-20	56.18/20.22	сбит ИА 15/JG 54	удар по КОН	л-т Сачко	+++
27.8.44	A-20	26 м с-з Либавы				
27.8.44	A-20	южн. часть Балт. моря	п/б/в — сбит ИА 15/JG 54	удар по КОН	к-н Смольков	+++
27.8.44	A-20	южн. часть Балт. моря	п/б/в — сбит ИА 15/JG 54	удар по КОН	л-т Порожня	+++
29.8.44	A-20(51 ап)	Ладожское озеро	ошибка при пилотировании, задел крылом за воду, упал	ВР	мл. л-т Спиридонов	+++
4.9.44	A-20	5-10 км юж. Лукшай	сбит наземн. ЗА	удар по КОН	мл. л-т Гатошия	+++
4.9.44	A-20	20 км ю-з Ауце	сбит наземн. ЗА	удар по КОН	мл. л-т Шилиев	+ (+1, =2)
14.9.44	A-20(51 ап)	10 м с-з о. Найссаар	сбит ММ «Т 12»	удар по КОН	мл. л-т Соколов	+++
14.9.44	A-20	55.45/20.45	сбит ИА Stab/JG 51	удар по КОН	л-т Пирушкин	+++
14.9.44	A-20	13 м зап. Мемеля				
14.9.44	A-20	55.45/20.45	сбит ИА Stab/JG 51	удар по КОН	л-т Токарев	+++
14.9.44	A-20	55.45/20.45	сбит ИА Stab/JG 51	удар по КОН	мл. л-т Илясов	+++
14.9.44	A-20	15 км юж. Круопай	сбит наземн. ЗА	удар по КОН	л-т Ефименко	+++
15.9.44	A-20	аэр. Паневежис	= ЗА кор. в р-не Либавы, разбит при посадке, списан	удар по КОН	л-т Сенигин	жив
18.9.44	A-20(51 ап)	24 м с-з м. Ристна	сбит ТЦ «М 151»	удар по КОН	мл. л-т Мифтахудинов	жив
18.9.44	A-20	юж. о. Палес	= ЗА ПМЗ «Аммерланд», сел на территории пр-ка	удар по КОН	л-т Баженов	+++
18.9.44	A-20	юж. о. Палес	= ЗА ПМЗ «Аммерланд», сел на территории пр-ка	удар по КОН	мл. л-т Пискунов	+++
21.9.44	Ил-4	аэр. Паневежис (?)	разбит при взлете	УТП	мл. л-т Мохов	жив
21.9.44	A-20(51 ап)	аэр. Клопицы (?)	разбит при взлете	?	мл. л-т Башаев	жив
22.9.44	A-20	20 км зап. г. Салдус	сбит ИА III/JG 51	удар по КОН	л-т Жиленьков	+++
22.9.44	A-20	20 км зап. г. Салдус	сбит ИА III/JG 51	удар по КОН	мл. л-т Баранов	+++
22.9.44	A-20	20 км зап. г. Салдус	сбит ИА III/JG 51	удар по КОН	мл. л-т Пермяков	+++
22.9.44	A-20(51 ап)	аэр. Клопицы(?)	= ЗА кор., разбит при посадке	удар по КОН	мл. л-т Репин	жив
22.9.44	A-20(51 ап)	59.10/21.60	сбит ЗА кор.	удар по КОН	л-т Пудов	+++
28.9.44	A-20	57.44/21.48	сбит СКР «V 1603» и БДБ	удар по КОН	мл. л-т Иванов	+++
28.9.44	A-20	57.44/21.48	сбит СКР «V 1603» и БДБ	удар по КОН	л-т Сенигин	+++
28.9.44	A-20	57.44/21.48	сбит СКР «V 1603» и БДБ	удар по КОН	мл. л-т Воробьев	+++
29.9.44	A-20(51 ап)	Копорский залив	ошибка при пилотировании	ок	м-р Ситков	+ (+1, =1)
1.10.44	A-20	р-н м. Мерсрагс	сбит СКР «V 5901»	удар по КОН	л-т Казаков	+
1.10.44	A-20	р-н м. Мерсрагс	сбит СКР «V 5901»	удар по КОН	мл. л-т Овчинников	+
2.10.44	A-20(51 ап)	15 м с-в м. Мерсрагс	сбит СКР «Г. Бюрхель», СКР «V 317»	удар по КОН	мл. л-т Зубенко	? (2 плен)
6.10.44	A-20(51 ап)	сев. м. Овизи	сбит СКР «V 1706» и SAT «Праат»	удар по КОН	мл. л-т Мухаметзянов	+++
7.10.44	Ил-4	Либава	сбит ИА	МП	к-н Клименко	жив (+2)
12.10.44	A-20	55.46/19.50	отстал от группы в тумане, п/б/в	гк	мл. л-т Муравьев	+++
12.10.44	A-20	55.46/19.50	отстал от группы в тумане, п/б/в	гк	мл. л-т Крылов	+++
12.10.44	A-20(51 ап)	6 миль зап. Мемеля	сбит кор. 2-й БГ, упал в море	удар по КОН	мл. л-т Зборовский	+++
12.10.44	A-20(51 ап)	3 км сев. Либавы	= ММ «Т-196», сел на территории пр-ка	удар по КОН	мл. л-т Кралько	+++
12.10.44	A-20(51 ап)	р-н Либавы-Мемель	отстал от группы в тумане, п/б/в	гк	мл. л-т Николаев	+++
14.10.44	A-20(51 ап)	Балтийском море	п/б/в	ок	к-н Михайлов	+++
15.10.44	A-20(51 ап)	р-н оз. Скуброс	= наземн. ЗА, сел на своей территории, сгорел	удар по КОН	л-т Иванов	? жив
30.10.44	A-20(51 ап)	р-н Либавы	сбит ЗА	БУ по Либаве	мл. л-т Кузьмин	+++
30.10.44	A-20(51 ап)	р-н сев. Паланги	= ЗА, совершил вын. посадку на воду	БУ по Либаве	м-р Ковалев	жив
2.11.44	A-20(51 ап)	аэр. Паневежис (?)	ошибка в пилотировании	УТП	л-т Иванов	+++
19.11.44	A-20(51 ап)	у поб. п-ва Сырве	сбит 7-й фл. арт. БДБ	БУ по кор.	мл. л-т Гусев	+++

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
7.12.44	A-20	южн. часть Балт. моря р-н Либавы	п/б/в — сбит СКР «V 1606»	ок	л-т Васильев	+++
12.12.44	A-20(51 ап)	9 м вост. м. Хель	сбит ТЩ «М 460», «М 522»	удар по ОБК	мл. л-т Разников	+++
12.12.44	A-20(51 ап)	аэр. Паланга	= ТЩ «М 460», «М 522», списан	удар по ОБК	мл. л-т Пизник	жив
12.12.44	A-20(51 ап)	Балтийское море	п/б/в	ок	мл. л-т Стафеевский	+++
14.12.44	A-20(51 ап)	р-н Либавы	сбит ЗА	БУ по ВМБ Либавы	мл. л-т Ликомидов	+++
14.12.44	A-20(51 ап)	р-н Либавы	сбит ЗА	БУ по ВМБ Либавы	мл. л-т Соболев	+++
14.12.44	A-20(51 ап)	аэр. Паланга	= ЗА, разбит при посадке	БУ по ВМБ Либавы	мл. л-т Ермишкин	жив
16.12.44	A-20(51 ап)	р-н Паланги	разбит в СМУ	удар по КОН	к-н Комлев	+++
16.12.44	A-20	аэр. Шауляй	разбит при посадке	?	л-т Скрябин	жив
21.12.44	Ил-4	аэр. ?	разбит при взлете	УТП	мл. л-т Разин	жив (+1)
22.12.44	A-20(51 ап)	р-н Либавы	сбит ЗА	БУ по ВМБ Либавы	мл. л-т Давыдов	+++
22.12.44	A-20(51 ап)	р-н Либавы	сбит ЗА	БУ по ВМБ Либавы	мл. л-т Голобурда	+++
22.12.44	A-20(51 ап)	р-н Либавы	сбит ЗА	БУ по ВМБ Либавы	л-т Ремизов	+++
22.12.44	A-20(51 ап)	р-н оз. Пагес	= ЗА, разбит при вын. посадке	БУ по ВМБ Либавы	мл. л-т Мартынов	жив (+1)
22.12.44	A-20	аэр. Паневежис	= ЗА, разбит при посадке	БУ по ВМБ Либавы	ст. л-т Шишков	жив (=1)
14.1.45	A-20(51 ап)	30 м сев. м-ка Риксхейф	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т	+++
26.1.45	Ил-4	аэр. Паланга	разбит при посадке	?	Мифтахудинов	жив
13.2.45	A-20(51 ап)	55.23/19.00	подбит ЗА, огненный таран	удар по КОН	м-р Цветков	+++
15.2.45	A-20(51 ап)	55.00/18.50	сбит ЗА кор.	удар по КОН	л-т Носов	+++
16.2.45	A-20	Балтийское море	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Катекин	+++
25.2.45	Ил-4	Либавы	п/б/в	МП	мл. л-т Разбежкин	+++
27.2.45	A-20(51 ап)	р-н Паланги	упал в воду на полигоне; возможно, сбит ИА	УТП	л-т Шипов	+++
4.3.45	A-20	54.56/19.58	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Махов	+++
6.3.45	A-20	с-з м. Брюстерорт	= ЗА кор., списан	удар по КОН	мл. л-т Щекачев	+++
6.3.45	A-20	с-з м. Брюстерорт	= ЗА кор., списан	удар по КОН	л-т Чистяков	жив (=2)
7.3.45	Ил-4	аэр. Грабштейн	разбит при посадке, сгорел	?	мл. л-т Панов	жив
11.3.45	A-20	54.55/18.40	сбит ЗА кор.	удар по КОН	к-н Клименко	жив
11.3.45	A-20(51 ап)	аэр. Грабштейн	упал на землю, сгорел	УТП	мл. л-т Гадеев	+++
19.3.45	A-20	55.00/15.45	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Бондарь	жив
22.3.45	A-20(51 ап)	54.52/18.50	сбит ЗА кор.	удар по КОН	м-р Меркулов	+++
22.3.45	A-20	55.07/18.13	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Мартынов	+++
26.3.45	A-20(51 ап)	34 м с-з Стило (55.10/17.02)	п/б/в — сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Ковалев	+++
26.3.45	A-20(51 ап)	33 м ю-з Либавы (56.14/20.21)	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Еникеев	+++
26.3.45	A-20(51 ап)	55.03/16.00	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Репин	+++
28.3.45	A-20(51 ап)	Чудское озеро	в тумане упал в озеро	удар по КОН	мл. л-т Долбин	+++
28.3.45	A-20	?	в тумане упал в воду	перелет Инстербург — Ленинград	л-т Жаботинский	+++
9.4.45	A-20	в 2 км от м. Риксхейф	подбит ЗА кор., сел на воду	перелет Инстербург — Ленинград	мл. л-т Масальцев	+++
9.4.45	A-20(51 ап)	аэр. ?	ошибка при пилотировании, упал	удар по КОН	ст. л-т Больдюсов	жив (=2)
11.4.45	A-20	55.45/17.40	сбит ЗА кор.	УТП	мл. л-т Гнетов	+++
11.4.45	A-20(51 ап)	55.50/17.58	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Можакин	+++
11.4.45	A-20(51 ап)	55.18/17.55	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Ходаренко	+++
11.4.45	A-20	56.08/18.10	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Балакин	+++
12.4.45	A-20	аэр. Аглонен (55.40/17.58)	= ЗА кор., списан	удар по КОН	мл. л-т Панов	+++
12.4.45	A-20	55.30/16.00	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Абалмасов	жив
12.4.45	A-20(51 ап)	55.20/16.13	п/б/в	удар по КОН	мл. л-т Мазур	+++
13.4.45	A-20	55.20/17.05	сбит ЗА кор.	удар по КОН	л-т Ермишкин	+++
13.4.45	A-20(51 ап)	55.20/17.40	сбит ЗА кор.	удар по КОН	л-т Маруев	+++
18.4.45	A-20	р-н Пиллау (54.35/19.30)	сбит ЗА	удар по КОН	ст. л-т Башаев	+++
18.4.45	A-20(51 ап)	юж. часть Балт. моря	п/б/в	удар по КОН	л-т Жерноклеев	+++
18.4.45	A-20(51 ап)	м. Брюстерорт	= ЗА, разбит при вын. посадке	ВР	л-т Колташенко	+++
22.4.45	A-20	55.20/18.07	п/б/в — сбит ЗА кор.	удар по КОН	л-т Сушицкий	жив
22.4.45	A-20	55.20/18.07	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Любанов	+++
22.4.45	A-20(51 ап)	55.03/17.55	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Любимов	жив (+2)
22.4.45	A-20(51 ап)	56.19/19.30	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Кучмин	+++
24.4.45	A-20(51 ап)	55.15/17.30	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Дукшт	+++
24.4.45	A-20(51 ап)	аэр. Паланга	= ЗА кор., сгорел при посадке	удар по КОН	мл. л-т Дегтярь	жив (+1)
24.4.45	A-20(51 ап)	56.12/17.56	п/б/в — сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Бровченко	=
24.4.45	A-20(51 ап)	56.12/17.56	сбит ЗА кор.	удар по КОН	к-н Гусев	+++
24.4.45	A-20(51 ап)	56.12/17.56	сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Мальцев	+++
24.4.45	A-20(51 ап)	56.12/17.56	п/б/в — сбит ЗА кор.	удар по КОН	мл. л-т Сучков	+++
4.5.45	A-20(51 ап)	р-н Свиномюнде	сбит ЗА	удар по ВМБ Свиномюнде	мл. л-т Линик	+++
9.5.45	A-20(51 ап)	аэр. Кольберг	= ЗА кор., разбит при посадке	удар по КОН	л-т Астухевич	жив

ГЛАВА 4. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

4.1. 1941—1942 гг.

Обстановка первых недель войны на Черном море серьезных опасений не вызывала. Вал немецкого наступления стал ощущаться здесь лишь в конце июля — начале августа, а до этого времени командование флота всецело посвятило себя реализации довоенных замыслов. Согласно директиве Наркома задачи флота на случай войны заключались в обеспечении господства на Черном море, недопущении высадки десантов и действий кораблей противника по советскому побережью, блокаде побережья Румынии, уничтожении или захвате румынского флота, а также содействии сухопутным войскам. При этом стоит заметить, что наш Черноморский флот по всем статьям намного превосходил выделенные для действий на театре объединенные силы немцев и румын и фактически с самого начала войны господствовал на море.

Боевая работа началась в первые же сутки с начала агрессии, поскольку еще днем своей шифровкой Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов приказал нанести бомбовые удары по основным военно-морским базам противника на театре — Констанце и Сулине. В 23 часа 22-го Констанцу бомбило звено ДБ-3 (командиры экипажей майор Сафонов, старший политрук Костыкин и капитаны Гапоненко — первый боевой вылет черноморских ДБ-3), открыв таким образом более чем трехлетнюю эпопею по разрушению этого порта. Первый ее этап, пришедшийся на лето 41-го, завершился не в нашу пользу...

Главные силы полка в составе 33 ДБ-3 (в этом же налете участвовали также 27 СБ 40-го бап ВВС ЧФ) бомбили порт утром 23-го. Бомбардировка с больших высот не принесла ощутимых результатов, хотя некоторые городские кварталы серьезно пострадали, а связь местного командования со столицей страны временно нарушилась. Из военных объектов пострадала одна немецкая зенитная батарея, на которой попаданием бомбы было убито пять солдат. С учетом того, что из числа нападавших на базу не вернулся лишь один СБ, сбитый случайно оказавшимся над базой румынским «Харрикейном», общий результат можно охарактеризовать как удовлетворительный. В штаб, естественно, поступали более радужные донесения. Тактика бомбардировочной авиации по сравнению с «финской» войной не претерпела никаких изменений — повторные удары производились отдельными эскадрильями или

даже звеньями с интервалами в несколько часов с высоты от 1800 до 4000 м. До конца суток порт «обрабатывали» еще две эскадрильи ДБ (16 с/в), а суммарный вес бомбовой нагрузки, сброшенной на Констанцу за сутки, достиг 53,3 тонн (в том числе 8,4 тонны зажигательных бомб).

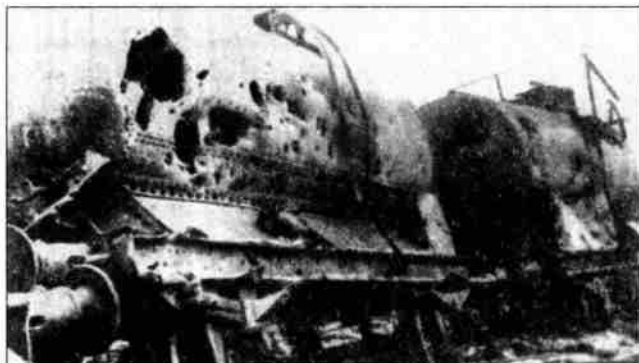
Развить успех планировалось на следующий день, но в течение ночи обстановка в районе Констанцы претерпела коренные изменения — из-под Бухареста на находившийся вблизи города аэродром Мамайя перебазировалось не менее двух эскадрилий немецкой истребительной авиагруппы III/JG 52. Вопросы взаимодействия и связи между немцами и румынами были отработаны заранее, благодаря чему появившиеся на рассвете 24-го ударные волны советских бомбардировщиков встретили жестокий отпор. Несмотря на разгоревшуюся баталию, нашим самолетам удалось сохранить строй, прорваться к объектам налета и сбросить бомбы, в том числе и на аэродром перехватчиков. На земле сгорело три «Мессершмитта», еще один был сбит в воздухе, однако плата за этот успех оказалась слишком высокой. Из 14 ДБ и 18 СБ, принимавших участие в налете на базу, не вернулось три и семь машин соответственно. Несомненно, что большая часть этих жертв приходилась на счет немецких истребителей, которые доложили о восьми победах, в то время как их румынские коллеги — о четырех, а зенитчики о двух. Вызывает удивление тот факт, что наши потери не были еще большими. Дело в том, что по совершенно непонятным причинам машины 2-го минно-торпедного полка не имели четвертого члена экипажа — воздушного стрелка; необходимость в последнем показал опыт Советско-финляндской войны! Это были первые, причем достаточно болезненные, потери ВВС Черноморского флота.

Несмотря на неудачу, командование флота не могло своим решением прекратить налеты на порт. Тогда решили изменить тактику. В течение 25 июня для бомбежки нефтяных терминалов группами по две-три машины вылетало 11 «ильюшиных». Очевидно, ставка делалась на внезапность появления небольших групп самолетов, которые сразу после нанесения удара ложились бы на обратный курс, а при необходимости «прятались» бы в облака. Впоследствии эта тактика оправдала себя, но в тот день противник готовился к отражению нового крупного налета и держал в воздухе большое количество истребителей. Первая же группа наших самолетов была встречена истребителями на удалении 30—35 км от береговой черты. В результате немцам в течение дня удалось сбить пять бомбардировщиков, что стало самыми большими суточными потерями ДБ-3 на Черноморском театре за время войны. Многие самолеты получили тяжелые повреждения, как, например, «ильюшин» лейтенанта Беликова, «привезший» на аэродром 700 пулевых и осколочных пробоин! Экипаж одной сбитой машины целиком попал в румынский плен, пяти других (имеются в виду общие потери за 24—25 июня) — пропали без вести. Повезло авиаторам из экипажей лейтенантов Юра и Абасова. Пилотам удалось посадить израненные бомбардировщики на воду в нескольких десятках миль от крымского берега. Первый экипаж пять, а второй шесть дней скитался на шлюпках по морю, героически сражаясь со стихией, но в конечном итоге все они были найдены и спасены.

Утром 26-го наше командование повторило удар по Констанце, на этот раз используя в качестве главной силы корабли Черноморского флота — лидеры «Москва» и «Харьков». Наша потрепанная авиация не смогла оказать им эффективной поддержки — по направлению к порту вылетело всего пара ДБ и девятка СБ. Из-за неполадок в матчасти «ильюшины»



Порт Констанцы — снимок самолета-разведчика



ДБ-3Б 2-го мтап на полево́м аэродроме (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Разрушения в городе и порте Констанцы в результате бомбардировок советской авиации

не дошли до цели, группа СБ же лишилась четырех машин из своего состава. Лидеры, встреченные огнем береговых батарей, отстреливались с дальней дистанции, а на отходе попали на оборонительное минное поле. Лидер «Москва» подорвался и затонул. Узнав о результатах действий «господствующего на море» флота, Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов в тот же день приказал временно прекратить бомбардировки порта. С 30 июня, когда поступило указание приступить к ударам по нефтедобывающему центру в Плоешти, Констанца стала запасной целью. Спустя двое суток Народный комиссар вновь уточнил задачи: ВВС ЧФ следовало уничтожить промышленные объекты в Плоешти, «поддерживать разрушения» в Констанце, а после выполнения задачи в Плоешти разрушить стратегически важный Чернаводский мост через Дунай. В результате рейды одиночных самолетов на Констанцу продолжались и в дальнейшем. Всего же только за первый месяц войны по порту было нанесено 25 бомбардировочных ударов, в которых приняло участие 109 ДБ-3, 81 СБ и один Пе-2. Некоторый всплеск активности наших ВВС наблюдался в начале августа. Так, вечером



Командир 4-й эскадрильи 2-го мтап капитан П.Ф. Семениук. Погиб в бою 13.7.1941

Общие же потери при ударах по данному пункту составили, по меньшей мере, 13 ДБ. Следует признать, что гораздо больший эффект имели налеты эскадрильи Пе-2 и И-16 из «звена Шубикова». Справедливую оценку всех этих действий сделали авторы труда «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.»:

«Своими действиями авиация вызывала большое напряжение в работе констанцского порта, что влекло за собой сокращение вывоза нефтепродуктов. Однако разрушить военноморскую базу противника авиация Черноморского флота не смогла. Это объясняется главным образом тем, что в ударах участвовало сравнительно небольшое число сил и они использовались не совсем правильно».

Под последним замечанием авторы труда подразумевали практиковавшийся в то время принцип выделения каждому звену или даже одиночному самолету самостоятельной точечной цели (корабля, нефтяного терминала, складов, аэродрома, позиции зенитной батареи и т.д.) в пределах черты порта. Сосредоточенного удара не получалось, хотя одновременно могло атаковываться до десяти объектов. Вера в высокие боевые возможности бомбардировочного звена, изрядно подорванная «зимней войной», на Черном море сохранялась в течение длительного времени.

Неоднократно самолеты полка, опять же в качестве бомбардировщиков, привлекались к налетам на речные порты Дуная. Наиболее интенсивные атаки пришлось на 10—13 июля. Основными целями при этом являлись мониторы противника — самые крупные и мощные корабли румынской дунайской дивизии. Хотя накрыть их бомбами не удалось, жертвами (в ударах участвовали и СБ 40-го бап) стали буксир и две баржи, большое число речных плавсредств получило повреждения. Всего же за первый месяц ДБ вылетали для атаки этой группы целей 58 раз, но основную роль в этих действиях сыграли все же СБ (249 с/в).

В ходе этих налетов 13 июля необычный подвиг совершил штурман 4-й эскадрильи полка старший лейтенант Толмачев. Во время удара по Тульче машина, пилотируемая комэском капитаном Семенюком, была атакована «Мессершмиттами». Их очереди прошли пилотскую кабину, убили Семенюка и тяжело ранили Толмачева. Бомбардировщик потянулся к земле. В этой ситуации истекающий кровью Толмачев успел вставить в передней кабине ручку управления, откинуть педали и взять управление самолетом на себя. «Ильюшин» управлялся, но с большим трудом — отказал левый мотор, поврежденные бомболюки остались в открытом положении. К счастью, для того, чтобы оказаться на своей терри-



Штурман эскадрильи капитан Толмачев Александр Федорович. Удостоен звания Героя Советского Союза 24.7.1943

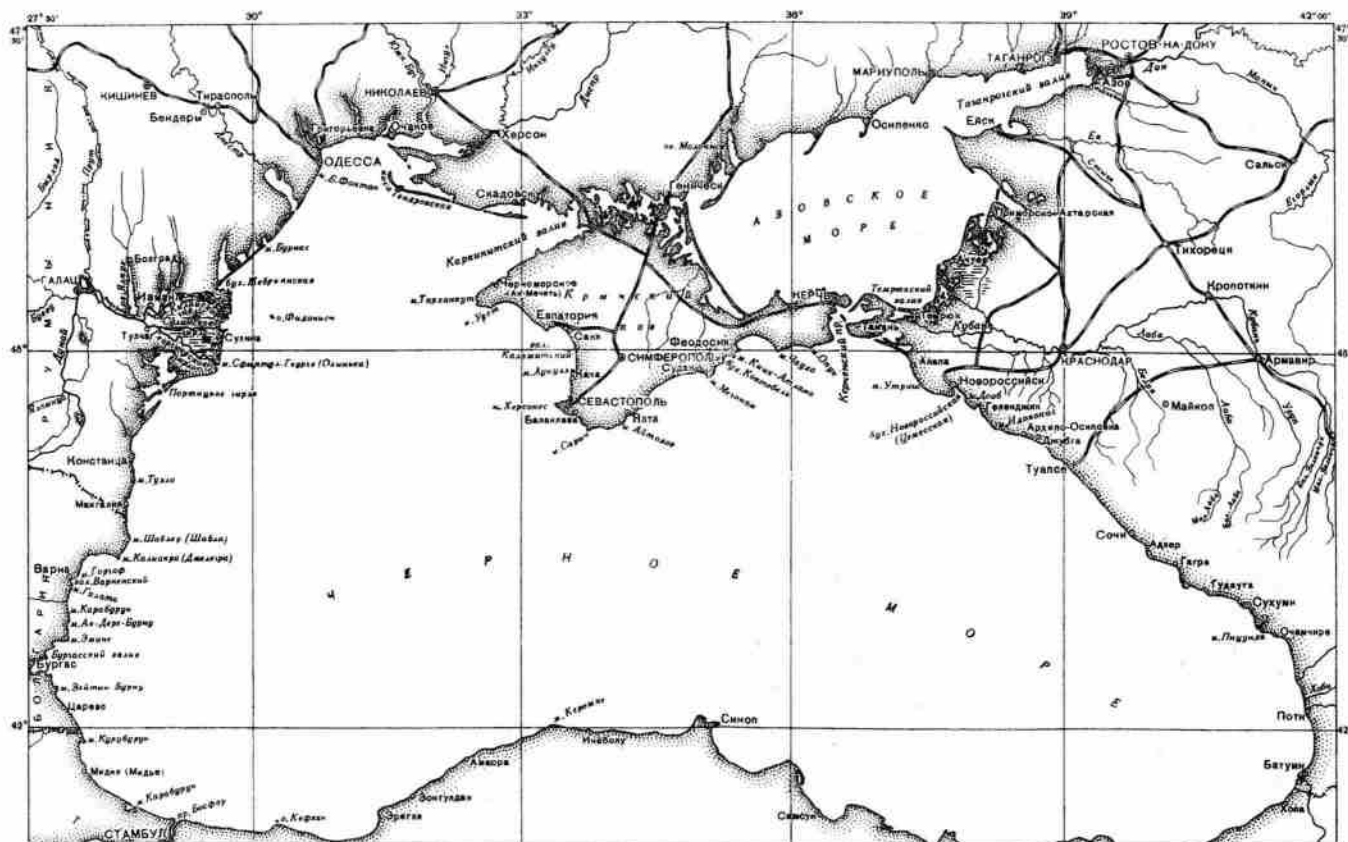


Схема Черноморского театра



Советские бомбардировщики, сбитые над территорией Румынии, лето 1941 г.

тории, нужно было всего лишь перетянуть через Дунай. Чудом штурману удалось совершить посадку на фюзеляж на окраине села. Впоследствии А. Толмачев стал штурманом 2-го мтап, а в начале 1943 г. дослужился до должности флагштурмана ВВС ЧФ. За многочисленные боевые заслуги 24.7.1943 он был удостоен звания Героя Советского Союза.

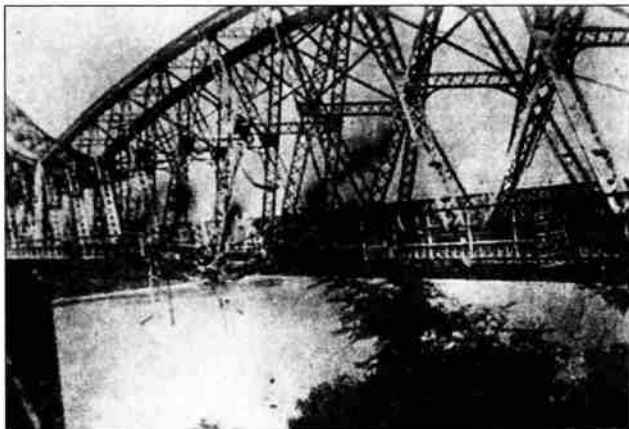
Попытки нанести потери флоту противника в районе устья Дуная одними бомбардировочными ударами не ограничивались. Здесь, как и на Балтике, после напоминания Наркома ВМФ попытались развернуть минную войну.

Первая постановка имела место в ночь на 30 июня. Из четырех вылетавших ДБ два поставили по мине АМГ в Тульчинском гирле, один — в Сулинском. Четвертый потерял ориентировку, вышел к Одессе и лишь затем взял верный курс. Над Дунаем он появился уже после рассвета, был атакован вражескими истребителями, но, несмотря на повреждения, сумел сбросить мину в районе Сулины. На следующую ночь самолеты поставили три мины в Георгиевском рукаве. После доклада об этом в ГМШ оттуда последовал запрос о целесообразности постановок, поскольку Георгиевский рукав допускал прохождение судов с осадкой не более 1,5 м и использовался исключительно рыбаками. Этот «тонкий намек» затормозил минную войну почти на месяц. К тому же, по-видимому, у командования флота просто не было плана, который соответствовал бы сложившимся условиям. С одной стороны, конечно, хотелось засорить минами все румынские прибрежные воды, с другой — боялись затруднить действия своих сил, в частности подводных лодок, которым предписывалось прорываться на внешние рейды Констанцы и Сулины. В конце концов подходы к Констанце все же решили заминировать.

В ночь на 24 июля в направлении порта вылетело шесть самолетов. Двое из них были бомбардировщиками, имевшими

задачу отвлечь ПВО порта. Свою задачу они выполнили, чего нельзя сказать о заградителях — те потеряли ориентировку и вернулись на аэродром. Вылет на следующую ночь прошел более организованно. Все шесть ДБ-3 сбросили мины севернее порта, перекрыв таким образом северный прибрежный фарватер, если, конечно, сброс шести мин можно считать перекрытием. Последняя постановка состоялась на рассвете 26-го — пара «ильюшиных» сбросила у Тузлы те самые мины, которые «не долетели» до требуемого пункта в первую ночь. Этой постановкой выполнение плана было закончено, и больше в 1941 г. ВВС ЧФ мин не ставили. Никаких видимых результатов это минирование не имело, если не считать странного случая, когда патрулировавшая в районе Тузлы подводная лодка «М-58» зафиксировала на небольшом удалении за кормой сильный взрыв. Поскольку вражеских мин в этом районе не было, позднее в штабе предположили, что лодка подцепила минреп одной из АМГ. Нам эта версия представляется крайне маловероятной, да и взрыва АМГ на небольшом удалении вполне хватило бы, чтобы прекратить боевую карьеру «малютки».

Наиболее длительной эпопеей активного периода войны на Черном море стали удары нашей авиации по Плоешти — центру нефтедобывающей промышленности Румынии. Первый из них состоялся вечером 1 июля. Из шести вылетевших «ильюшиных» до цели дошли только два, а остальные повернули назад из-за неполадок в матчасти (одна пара сбросила бомбы по запасной цели; качество технического обслуживания самолетов в полку в то время находилось на недостаточно высоком уровне). Не меньше проблем создавала и штурманская подготовка. Хотя к налетам на город привлекалось не более 12–16 наиболее опытных экипажей, какое-то количество самолетов постоянно не доходило до цели. Бомбы сбрасывались на запасные объекты, причем один «ильюшин» в ночь на 15 июля разрядился по Бухаресту, который вроде бы в их список не входил (кстати, факт бомбардировки румынской столицы был использован Гитлером в качестве официального повода для проведения воздушных ударов по Москве). Впрочем, это в значительной мере объясняется расстоянием, которое приходилось преодолевать пилотам. По прямой от аэродромов 2-го мтап до Плоешти было около 650–700 км, но маршрут с облетом Констанцы с юга составлял все 850. И если первые налеты совершались на рассвете или в вечерние сумерки, то вскоре из-за возрастания силы вражеской ПВО на всем маршруте полета вылеты полностью планировались на ночное время. Сначала летали небольшими группами, звеньями или даже отдельными машинами, но после 5 августа Нарком ВМФ потребовал применять авиацию реже, но более массированно, после чего в ночи на 12, 14 и 18 августа город бомбили 7, 9 и 6 ДБ-3 соответственно. Всего вплоть до 18 августа ВВС ЧФ нанесли по нефтеперегонным заводам, расположенным на окраинах города, 22 удара, в которых приняли участие 73 ДБ и восемь Пе-2 (последние вылетали только вечером 3 и 13 июля). Несмотря на сильную ПВО города (налеты стоили нам девяти ДБ и двух Пе-2), летчикам удалось нанести серьезный ущерб нефтедобывающей промышленности Румынии. По свидетельствам иностранных журналистов, в Плоешти погибло около 200 тысяч тонн нефтепродуктов, а для полного восстановления причиненных разрушений требовался полугодовой срок. Особенно успешным оказался налет шестерки Пе-2 вечером 13 июля. Бомбы разрушили 17 резервуаров нефтеперегонного завода «Униреа» и 12 заполненных нефтью железнодорожных цистерн. Сгорело или разлилось 9000 т нефтепродуктов. Увы, аналогичные успехи летчиков 2-го мтап нам не известны. В то же время потери полка составили шесть машин, из экипажей которых уцелел лишь штурман бомбардировщика, пилотирувавшегося ст. лейтенантом Щульцем. На рассвете 16 июля при возвращении с бомбежки ДБ-3 попал в грозовую облачность. Летчик попытался выйти из нее, но после нескольких безуспешных попыток потерял пространственную ориентировку и решил покинуть машину с парашютом. Неправильно



Повреждение Чернаводского моста в результате удара советской авиации 10.8.1941

прыгнув, он разбился о хвостовое оперение. Удачно приземлиться на нашей территории удалось только штурману, в то время как оба воздушных стрелка так и не покинули обреченный самолет. В годовом отчете полка с горечью отмечалось, что исчезновения экипажей ст. лейтенантов Кирьянова, Березина, лейтенантов Большова и Кузнецова приходились именно на те ночи, когда на маршруте полета оказывался мощный фронт грозовых облаков. Увы, для проведения предварительной метеоразведки у ВВС ЧФ не имелось ни времени, ни сил.

Участвовали ДБ-3 и в операции по разрушению Чернаводского моста через Дунай. Этот мост являлся «ахиллесовой пятой» всего нефтепровода — при обрушении моста перекачка нефти из Плоешти в Констанцу могла прерваться на несколько месяцев. На рассвете 10 августа пять из шести вылетавших «ильюшиных» с высоты 1500–3000 м сбросили свой бомбовый груз по этой цели. Бомбардировка оказалась совершенно внезапной для противника, и никакого противодействия не наблюдалось. Успех в 05.00 развила четверка И-16 небезызвестного капитана Шубикова, доставленная к месту событий двумя ТБ-3. Спустя еще два часа с большой высоты атаковали шесть Пе-2. Всего в тот день на мост было сброшено 4 ФАБ-500 и 17 ФАБ-250, но дешифровка снимков показала, что успеха достигли только И-16, добившиеся трех попаданий, в то время как самолеты других типов их не имели вовсе. Поэтому к повторному удару привлекались исключительно «звенья Вахмистрова». 13 августа шесть И-16 сбросили на мост 12 ФАБ-250, добились пяти попаданий, разрушивших две фермы моста и нефтепровод. Задача была решена.

Август, по сути дела, был последним месяцем 41-го года, когда черноморская авиация решала самостоятельные задачи. В следующем месяце завершающие удары по экономическим и военным центрам на вражеской территории уже имели непосредственную привязку к борьбе на сухопутном фронте. Так, 6 сентября Нарком ВМФ порекомендовал Военному совету ЧФ нанести воздушные удары по Бухаресту с целью оттянуть туда часть сил вражеской авиации, а также вызвать соответствующий моральный эффект у румынских войск. Поскольку к этому времени уже был накоплен определенный опыт налетов на Берлин, авиаторам приказали использовать максимально тяжелые бомбы. Военный совет с готовностью взялся за дело. Уже в ночь на 8-е семь ДБ-3, ведомые помкомандира полка «героем» бомбардировки Хельсинки в первый день Советско-финляндской войны майором Токаревым, сбросили три ФАБ-1000 и восемь ФАБ-500 на вражескую столицу. По всей видимости, произведенный эффект и сразу же возникший резонанс в мировой прессе оказались большими, чем ожидалось, в связи с чем уже на следующий день Нарком приказал временно воздержаться от налетов. 11 сентября вра-

Бомбовые удары самолетов 2-го мтап в течение 5 первых месяцев войны (22.6—22.11.1941)

Объект бомбардировки	Число с/в	Число бомб	Вес бомб, т
Констанца (порт)	138	847	107,2
Констанца (нефтяные резервуары)	28	64	13,6
Плоешти	92	11 425	75,3
Сулина	20	60	6
Галац	5	48	5,7
Бухарест	12	18	11
Мариуполь	19	968	16,2
Бердянск	4	263	6,3

Примечание. Всего за указанный период самолеты полка произвели 1093 с/в, сбросив 991,4 т бомб, в т.ч. 22 ФАБ-1000, 215 ФАБ-500, 299 ФАБ-250, 5971 ФАБ-100 и 20 мин АМГ-1.



Экипаж лейтенанта П.С. Скатова перед боевым вылетом. ДБ-3ф был сбит в районе Одессы 17.9.1941, три летчика погибли, один попал в плен (фото из архива Г.Ф. Петрова)

жеская авиация дважды бомбила жилые кварталы Одессы, в результате чего погиб 121 и получили ранения 162 мирных жителя. Командование Одесского оборонительного района взывало о мщении. Увы, осуществлять его было практически нечем — дневные вылеты на поддержку сухопутных войск полностью выматывали экипажи, большое число машин вышло из строя. Второй и последний налет на румынскую столицу состоялся в ночь на 13-е, когда три ДБ-3 сбросили на город три ФАБ-1000 и две ФАБ-250. Силы для продолжения налетов отсутствовали, а 26-го числа сам Нарком приказал прекратить эти рейды.

Вообще же, подводя итог действиям нашей ударной флотской авиации в ходе двухмесячного начального периода войны на Черном море, следует заметить, что их результаты оказались не слишком впечатляющими. Как и в ходе Советско-финляндской войны, нам не удалось уничтожить с воздуха многочисленный вражеский флот, причем старые оправдания, типа плохих метеословесных и обширности шхерного района, тут не проходят. Чуть больший успех имелся при нанесении ударов по экономическим объектам, но это легко объяснить в силу их гораздо большей уязвимости. Помимо недостатков в боевой подготовке, техническом обеспечении, а также трудностях тактического характера, на которых мы останавливались выше, следует выделить еще один. Дело в том, что

оперативное напряжение ВВС ЧФ в два первых месяца войны было, пожалуй, наименьшим по сравнению со всем последующим временем. Судите сами: до 17 августа, т.е. практически за два месяца боев, примерно 50—55 экипажей 2-го мтап совершили всего 324 боевых вылета, что давало примерно три вылета на экипаж в месяц. Это примерно в 5—6 раз меньше той интенсивности, с которой летали их балтийские коллеги. Объяснить это можно только одним: командование ЧФ берегло ударную авиацию для выполнения главной задачи, коим оно считало... отражение вражеского морского десанта в Крыму и (или) на Кавказе. При этом всерьез считалось, что в любой момент в Черное море может войти могучий итальянский флот, который на самом деле уже был изрядно потрепан в ходе годичного противостояния с англичанами. Внутреннее ощущение превосходства противника над нами было настолько велико, что полностью закрывало глаза командования на реальное соотношение сил.

В начале августа обстановка на южном крыле советско-германского фронта начала претерпевать серьезные изменения. Их важность руководство флота осознало далеко не сразу, хотя с 9-го числа начались бои на дальних подступах к Одессе и Николаеву. Неделий позже немцы форсировали Днепр в его нижнем течении и передовыми отрядами начали выдвигаться к Перекопу. 12 августа стал первым днем, когда бомбардировщики ВВС ЧФ в дневное время воздействовали по наступающим колоннам войск противника. 2-й мтап подключился к этим действиям только спустя десять дней, после того как начальник ГМШ ВМФ своей телеграммой потребовал усилить действия авиации по войскам противника в районе Одессы. От летчиков требовалось взлететь с крымских аэродромов, пролететь 350 км, выйти в заданный район, обнаружить наступающие вражеские колонны и, преодолев зенитный огонь и противодействие истребителей, нанести бомбовой удар. О собственном истребительном прикрытии вопрос не ставился — ограниченный состав одесской авиагруппы был загружен собственной боевой работой. С 27 августа 2-й мтап добавил к своим многочисленным боевым задачам разрушение переправ, наведенных противником в низовьях Днепра. По сравнению с предыдущими месяцами летать стали очень много. Только между 25 и 31 августа летчики 2-го мтап совершили 110 боевых вылетов, сбросили 730 ФАБ-100 и 74 РРАБ. Еще 22 групповых удара (106 с/в) последовали между 12 и 28 сентября. Потери при такой интенсивной боевой работе были неизбежными. Уже в первый же день налетов — 22 августа — в Карагоз не вернулись три ДБ, а до конца месяца — еще четыре машины. В качестве причины их гибели предполагались атаки истребительной авиации противника, но более глубокий анализ показывает, что все могло произойти иначе. Так, три «ильюшиных», погибших 22 августа, входили в девятку 5-й эс-

Движение самолетов во 2-м мтап в 1941 г.

Месяц	В наличии на 1-е число	Поступление от промышленности	Потери боевые/эксплуатационные	Отвод
6.41	71	-	7	7 в ремонт
7.41	57	-	15	-
8.41	42	-	14	1 в ремонт
9.41	27	10*	4	2
10.41	31	7*+6 из РО	2	
11.41	42	7*	8	5 в ремонт
12.41	36	-	3	
Всего	-	-	53	

Примечание. По данным отчета 63-й бабр, за 1-й год войны все 24 машины поступили в часть между 10 и 25.10.1941: одна из ЛИИ ВВС ВМФ, на одной 15 октября прилетел с ТОФ новый командующий ВВС ЧФ генерал-майор Н.А. Остряков, остальные поступили от промышленности (завод №126 в Комсомольске-на-Амуре) и из ВВС ТОФ.

Причины потерь: 15 сбито в воздушных боях, 7 — зенитной артиллерией, 19 пропали без вести, 1 уничтожен на аэродроме, 5 разбились при посадке в результате повреждений, полученных при выполнении боевых заданий, 7 — в учебно-тренировочных полетах.



Командир 63-й бомбардировочной авиабригады с начала войны и до октября 1942 г. полковник Г.И. Хатаев

кадриль, возглавляемой ст. политруком Ф.В. Костыным. На подходе к цели, зная об активности «Мессершмиттов» в данном районе, ведущий решил пробить облачность, чтобы затем бомбить в «окна». Сделать это удалось только Костыну — остальные экипажи потеряли ориентировку и поодиночке вернулись на базу, в то время как ма-

шины с экипажами лейтенантов Мальцева, Хрюнина и Каплунова пропали без вести. 3 сентября Нарком ВМФ обратил внимание командования ЧФ на большие потери бомбардировщиков, но изменить что-либо в данной ситуации не представлялось возможным. К 20 сентября в части оставалось всего 24/16 ДБ-3 и ДБ-3Ф, в то время как потери с начала войны до 25 сентября составили 37 машин (два сбиты истребителями, 10 зенитной артиллерией, 19 пропали без вести, шесть разбились в результате не боевых причин). 30 сентября, во время ожесточенных боев на Перекопе, полк, в значительной степени утративший свою боеспособность, перелетел на аэродромы в районе Краснодара для отдыха и доукомплектования. Благодаря директиве Ставки о создании командования войсками Крыма ВВС Красной Армии предписывалось выделить в состав ВВС Черноморского флота некоторое количество ДБ-3. В конце сентября поступили 10 первых машин, в октябре и ноябре — еще по семь. Число экипажей полка было пополнено за счет ВВС Тихоокеанского флота. Эти вливания позволили сохранить боеспособность части на удовлетворительном уровне не в пример тому, как это случилось на Балтике. На 8 октября в полку насчитывалось 31/27 ДБ-3 и ДБ-3Ф, месяцем позже — 41/38. Боевые вылеты с середины октября возобновились (4-я и 5-я эскадрильи даже ненадолго вернулись на крымский аэродром Каргоз). Они были преимущественно ночными, направленными на разрушение переправ через Днепр или населенных пунктов вдоль дороги Каховка — Перекоп. Иногда вылетали на бомбардировку передового немецкого аэродрома в Чаплинке, но сомнительно, чтобы его удавалось обнаружить в ночной степи. 19 октября в разгар второго немецкого наступления на Перекопе командование вновь попыталось использовать бомбардировщики днем над полем боя. В первом же вылете один ДБ был сбит «Мессершмиттами», второй подбит, приземлился на своей территории, но позднее был признан непригодным для восстановления. Полк вновь вернулся к ночным действиям.

В начале ноября произошла смена командования части. Подполковник Биба был отстранен от должности с формули-



ровкой «как не справившийся с командованием полка в военное время». В вину ему поставили большие потери, как боевые, так и не боевые — последние с начала войны составили семь машин. В отчете полка за первый год войны, не называя конкретных имен, писали: «Катастрофы и аварии являются бичом

Командир 2-го мтап с начала войны и до 3.11.1941 подполковник А.Г. Биба (фото 1950 г.)



Герой Советского Союза подполковник Н.А. Токарев. Командовал 2-м мтап/5-м гмтап с ноября 1941 г. по октябрь 1942 г., 63-й бабр/1-й мтад с октября 1942 г. по январь 1944 г. Погиб в бою 30.1.1944

и занимают третье место в потерях. Это явилось результатом того, что руководящий состав, отвлекаясь боевой работой, не занимается в должной мере организацией летной работы, контролем техники пилотирования, не обращая внимания на ряд летных нарушений, приведших к катастрофам и авариям. Некоторые командиры во время войны прямо отошли от своих обязанностей. ...инспектора по технике пилотирования, заместители командиров частей и авиаэскадрилий... превратились в рядовых летчиков. Не выполнялся приказ №96 и другие приказы по борьбе с аварийностью». В результате Бибу назначили заместителем командира эскадрильи Летно-испытательного института ВВС ВМФ, но в марте 1942 г. поручили формировать новый 36-й дбап. Командиром 2-го мтап стал его бывший помощник майор Н.А. Токарев, помощником — командир одной из эскадрилий капитан Ф.В. Костыкин.

В конце октября противник ворвался в Крым. «Ильюшины» 2-го полка принимали посильное участие в поддержке сухопутных войск. Набор целей для ударов был традиционен — станции, аэродромы и населенные пункты, в которых отмечалось сосредоточение войск противника. До 16 ноября, когда наши войска оставили Керчь, большая часть вылетов осуществлялась в направлении Керченского полуострова. Когда там сложилась критическая для советских войск обстановка, командование решило использовать бомбардировщики для дневных ударов, что сразу же привело к потере двух ДБ-3 в воздушных боях. Была подбита и машина командира полка Токарева, но, благодаря близости своей территории, он смог посадить загоревшийся «ильюшин» на вынужденную, перетянув через Керченский пролив. После этого экипаж спас свой самолет, забросав огонь снегом и накрывая куртками.

После эвакуации наших войск из Керчи 2-й мтап переключился на бомбардировку целей перед фронтом Севастопольского оборонительного района (СОРа). В период с 30 октября по 21 ноября командующий 11-й немецкой армией генерал-полковник фон Манштейн предпринял первый штурм города. Для его отражения командование ЧФ (одновременно являвшееся командованием СОРа) постаралось сосредоточить все наличные силы, но использовать в полном объеме авиацию с Кавказа не смогло. Так же как и в ходе боев за Одессу, базы бомбардировщиков находились на расстоянии, которое не мог покрыть ни один истребитель. Кроме того, сказывалась разница в погодных условиях между районами базирования и районом боевых действий. Неоднократно случалось так, что стартовавшим из района Краснодара «ильюшинами», при встрече со сплошным фронтом облачности, приходилось по-

ворачивать назад, или наоборот — в то время как в небе над Крымом самолеты летали без ограничений, кавказские базы оказывались закрыты низкими дождевыми облаками. В тех же вылетах, когда машина 2-го мтап удавалось доходить до цели, как правило, имелись потери. Например, из группы в 18 ДБ-3, бомбивших войска противника перед фронтом СОР, в ночь на 3 ноября пропал без вести самолет лейтенанта Беликова. Но не следует считать, что все эти вылеты делались впустую. Бывали и очень удачные рейды, например на немецкий аэродром в Сарабузе 23 ноября.

Утром тех суток советский самолет-разведчик обнаружил на этой базе примерно шесть десятков одно- и двухмоторных машин, принадлежавших главным образом к группе пикирующих бомбардировщиков III/StG 77. Несмотря на то что нижняя кромка облачности в районе цели находилась на высоте всего 350 м, командование решило нанести удар силами эскадрильи ДБ-3. Летчикам предстояло преодолеть 400 км до цели, причем три четверти этого расстояния в воздушном пространстве противника. Поднявшись с кубанских аэродромов (с октября полк базировался на полевых аэродромах в районах станиц Крымская, Константиновская, Курганная и Абинская), бомбардировщики летели вдоль береговой черты Крыма, опережаясь по мысу Сарыч и брали курс на север. Тем не менее налет оказался для немцев совершенно внезапен. В 15.00 девять бомбардировщиков (еще три вернулись на базу из-за неполадок в 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 бомбардировщик 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!

На рассвете следующего дня удар был повторен силами Севастопольской авиагруппы. По немецким данным, в результате обоих налетов только группы III/StG 77 потеряла 12 Ju-87. После такой массовой потери матчасти германское командование на некоторое время вывело группу из боевого состава и предоставило летчикам отпуска на родину. В полном объеме боеспособность единственного подразделения немецких пикировщиков в Крыму не удалось восстановить даже к начавшемуся 17 декабря второму штурму Севастополя. Таким образом, можно считать, что налеты на Сарабуз 23—24 ноября стали, пожалуй, одними из наиболее успешных ударов по аэродрому противника, произведенному советскими ВВС осенью 1941 г. Косвенно это признал и противник, который 27 ноября бомбардировал полевой аэродром близ станицы Абинская, сумев уничтожить один ДБ-3. После этого 2-й мтап перебазировался на площадки в районе Майкопа.

Командир 4-й эскадрильи 2-го мтап капитан Ф.Е. Острошапкин. Попал в плен 23.11.1941, совершил побег и вышел на нашу территорию в 1942 г.



Следующий крупный вылет в район Севастополя состоялся 3 декабря. Воспользовавшись отсутствием в воздухе «Мессершмиттов» из JG 77 (все они, за исключением одной эскадрильи, в тот момент были временно переброшены на ростовское направление), командование ВВС ЧФ решило выслать шесть ДБ-3 и девять Пе-2 с Кавказа. Днем они пробовали 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 СОР, сумев спасти экипаж. Не так повезло летчикам экипажа лейтенанта Короткова — все они вместе с самолетом пропали без вести.

После этого случая стало очевидно, что эффективно поддерживать войска в районе Севастополя полк не сможет. Тогда командование решило перевести небольшую группу «ильюшиных» непосредственно в Севастополь на аэродром Херсонесский маяк, который с момента начала осады был значительно расширен и оборудован защитными земляными стоянками для самолетов — капонирами. Тем же вечером на Херсонесский маяк перебазировалось звено ДБ-3. Командовал звеном старший лейтенант Буркин, впоследствии Герой Советского Союза и командир 5-го гмтап, летчиками были старшие лейтенанты Мурашев и Мироновский. Боевой дебют звена состоялся днем 6 декабря. В сопровождении трех Як-1 «ильюшины» с высоты 1300 м выискивали, а затем засыпали бомбами войска противника в районах Биюк-Каралез, Биюк-Отаркой, Заланкой и Черкез-Кермен. Полет продолжался так долго, что немцы успели вызвать истребители из Сарабузы. 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. Ближайшей ночью обе исправные машины успели сделать по два вылета на бомбардировку войск в тех же районах.

17 декабря Манштейн послал свои войска на второй штурм. Уже буквально через два дня ситуация стала критической. С этого момента звено Буркина вновь перешло к дневным ударам, совершая, как правило, по два вылета в светлое и иногда один в темное время суток. Всего до конца месяца звено успело произвести 35 самолето-вылетов. Благодаря установившемуся наконец-то взаимодействию с наземными войсками экипажи машин хорошо знали боевую задачу и конкретные цели, которые они должны были подвергнуть бомбардировке. Летали без истребительного прикрытия: пересекали линию фронта, сбрасывали бомбы на головы атакующих немецких солдат и сразу возвращались на Херсонесский маяк. Весь полет продолжался не более 30 минут. Риск перехвата немецкими истребителями при такой организации боевой работы был ничтожен, что и подтвердилось практически. Это, правда, не означало, что звено не понесло потерь. После наступления темноты 27 декабря 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... В критической ситуации вызванные этим сообщением эмоции наверняка сыграли свою негативную роль. Всего же звено Буркина в период нахождения на аэродроме Херсонесский маяк (6.12.1941—19.2.1942) совершило 70 самолето-вылетов (в т.ч. 42 ночью), сбросило 13 ФАБ-500, 45 ФАБ-250, 652 ФАБ-100, 11 РРАБ, 6 САБ-100 и множество бомб малых калибров, уничтожив, по докладом, танк, шесть броне- и 142 автомашины, две батареи полевых орудий и 17 минометных, 23 блиндажа, восемь самолетов на аэродромах и до 1000 солдат и офицеров противника.

Тем временем главные силы полка с аэродромов Кавказа могли лишь безучастно наблюдать за действиями выделенного звена. Их полетам препятствовали метеоусловия, но 20 декабря командование ЧФ настояло на том, чтобы бомбардировщики пошли на задание, невзирая на них. Первая группа в составе шести ДБ-3, которая должна была в 10.25 атаковать войска в Бельбекской долине, на маршруте попала в густую низкую облачность и повернула назад. 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 Чоргунь. По докладу, на земле была уничтожена зенитная батарея и до 50 человек пехоты — слишком слабый результат, чтобы оправдать риск немногочисленных ДБ-3. В последующие дни замкомандующего ВВС ЧФ генерал-майор Ермаченков, отвечавший за действия кавказской авиагруппы, неизменно докладывал: «В районе базирования бомбардировочной авиации сплошная облачность 30—400 м, снегопад, аэродромы Новороссийск, Геленджик к полетам негодные». Когда на следующий день наши войска начали высадку в районе Керчи, командование послало в тот район десять ДБ-3, но все они сразу же вернулись, не сумев пробиться через облачность. При аналогичных обстоятельствах 1.1.1942 пропал без вести «ильюшин» ст. лейтенанта Кормилицина, посланный в составе группы из десяти машин для бомбардировки войск в долине реки Бельбек под Севастополем.

Боевая работа, хотя и не с такой высокой интенсивностью, продолжалась и в последующие месяцы. ВВС ЧФ в этот период вместе со всем флотом перешли в оперативное подчинение действовавшего на Керченском полуострове Кавказского (с 28 января — Крымского) фронта. В январе — апреле самолеты полка совершали ночные, реже — дневные с истребительным сопровождением ВВС Красной Армии вылеты для бомбардировки немецких позиций и населенных пунктов перед Ак-Моайскими позициями. Несмотря на эту поддержку, войскам фронта так и не удалось вырваться на просторы степного Крыма и деблокировать Севастополь. Интенсивность полетов была не слишком большой. Так, с 22 февраля по 22 марта самолеты полка (без звена Буркина) взлетали всего 37 раз, но в следующем месяце эта цифра выросла до 104. Несколько раз бомбардировщики попадали под удары «Мессершмиттов», но каждый раз отделывались лишь повреждениями. Единственная, правда, чувствительная потеря была понесена 26 февраля, когда при дневном бомбоударе с высоты 1700 м

прямым попаданием тяжелого зенитного снаряда был сбит ДБ-3 командира 3-й эскадрильи, участника налетов на Берлин капитана Беляева. Обстановка на Черном море в это период была сравнительно спокойной — казалось, что дальнейшее продвижение противника остановлено

Командующий ВВС ЧФ с апреля 1942 г. генерал-майор авиации В.В. Ермаченков



Командир 2-й эскадрильи капитан Г.К. Беляев. Погиб в бою 26.2.1942

и вскоре он сам победит с Крымской земли. В этот период части Люфтваффе были скованы на других участках фронта, наши же, наоборот, набирали силу. Усилия и боевые успехи части были отмечены присвоением 3 апреля ей гвардейского звания, 2-й мтап стал 5-м гвардейским минно-торпедным авиаполком.

В представлении к званию указывалось, что за период действий с аэродромов Северного Кавказа (3.11.1941—15.3.1942) самолеты полка произвели 477 самолето-вылетов и сбросили на врага 3181 бомбу общим весом 293 тонны. Ими было уничтожено 34 орудия, 75 минометов, четыре танка, шесть бронемашин, 323 автомобиля, семь складов, 23 ДОТа и ДЗОТа, до полка пехоты и 46 самолетов на аэродромах. Полк участвовал в девяти воздушных боях, в ходе которых сбил два вражеских истребителя. Собственные потери составили пять машин и 24 члена экипажа. Даже несмотря на то, что цифры нанесенного противнику ущерба кажутся завышенными, деятельность части нельзя не признать успешной. Многие авиаторы части были отмечены правительственными наградами. В течение первого года войны четверо из них были награждены орденами Ленина, 48 — Красного Знамени, 20 — Красной Звезды.

К началу февраля аэродром Херсонесский маяк был расширен, и 8-го числа туда с Кубани на замену звену Буркина перелетели шесть «ильюшиных» во главе с комэском Чумичевым (экипажи капитана Ермолаева, ст. лейтенантов Пашуна, Подлужного, лейтенантов Клименко и Беликова; позже прибыл экипаж капитана Агапкина). «Ильюшины» летали не только по ночам, но и днем, как с истребительным прикрытием, так и без него — в тот период немецкие истребители появлялись в районе Севастополя относительно редко. Их основными целями первоначально являлись немецкие артиллерийские позиции или районы сосредоточения резервов. Ночью бомбили с применением бомб САБ-100. В период с 20 февраля по 14 марта группа Чумичева произвела 69 самолето-вылетов, из которых 32 приходились на ночное время, сбросив на врага более 70 т бомб. В результате ее ударов считались уничтоженными одна орудийная и две минометные батареи, пять автомашин, около роты пехоты и восемь самолетов. С начала марта все большее количество вылетов стало производиться по аэродромам противника Саки, Сарабуз и Евпатория, а с середины месяца ДБ группы Чумичева использовались почти



Бомбардировщик He 111 эскадры KG 100, тяжело поврежденный в результате налета советской авиации на аэродроме Саки, весна 1942 г.



Подготовка в вылету ДБ-3ф 2-го мтап, весна 1942 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова)



Командный состав 1-й эскадрильи 2-го мтап/5-го гмтап:
Слева направо: 1-й ряд — С.А. Стещенко, командир эскадрильи Ф.М. Чумичев, штурман С.П. Дуплий; второй ряд — Л.И. Лебедев, В.М. Матяш

исключительно для выполнения этой задачи. Таким способом командование ЧФ пыталось снизить активность авиации противника, которая с конца февраля приступила к блокаде морских коммуникаций, ведущих в Севастополь. Как свидетельствуют немецкие документы, Люфтваффе несли в результате этих налетов чувствительные потери, но не настолько серьезные, чтобы заставить отказаться от реализации своего плана удушения Севастополя. Наиболее крупного успеха, по-видимому, удалось добиться в ночь на 5 апреля, когда группа Чумичева совершила девять самолето-вылетов по аэродрому Саки. Летчики зафиксировали на земле 11 пожаров и несколько сильных взрывов. Немцы подтверждают гибель как минимум одного бомбардировщика He 111 из группы I/KG100 (потери базировав-

шейся на этом же аэродроме торпедоносной группы II/KG26 неизвестны), а крымские партизаны, кроме того, — взрыв минно-торпедного склада, уничтожившего 200 авиаторпед и мин. В ту же ночь еще шесть вылетов на ДБ-3 было произведено по аэродрому Сарабуз, где базировалась истребительная группа II/JG77, потерявшая один из «Мессершмиттов». Впрочем, подобные успехи были единичными, и с конца апреля давление на наши коммуникации возросло настолько, что «ильюшины» начали привлекаться к воздушному обеспечению Севастопольских конвоев. С 22-го числа этого месяца до 22 мая группа Чумичева совершила с этой целью 22 самолето-вылета, главные силы полка — еще четыре. В следующий месяц эти показатели возросли до 24 и 97 вылетов соответственно. Летали парами, прикрывая корабли на удалении до 250 миль от берега, барражируя на высоте от 400 до 800 м. Во всех случаях задача ставилась одна — атакой «в лоб» заставить вражеские торпедоносцы сойти с боевого курса и не допустить прицельного сбрасывания торпед. Вот так парадоксально жизнь заставила нас использовать свою минно-торпедную авиацию! Поскольку огневая мощь ДБ-3 в носовом залпе была незначительна — всего один ШКАС штурмана, — часть машин дооборудовали четырьмя направляющими для стрельбы реактивными снарядами РОФС-132. Случаи боевого применения «ильюшинских» РСов в бою неизвестны, но 27 мая одиночный ДБ, пилотируемый капитаном Разумовым, смог расстрелять атаку восьмью «Хейнкелей» на транспорт «Грузия», повредив один из них. Сам 5-й гмтап при решении этой несвойственной задачи понес большие потери. 5 мая при возвращении из дальнего полета разбился при посадке бомбардировщик ст. лейтенанта Феофанова. 20-го мл. лейтенант Шинкарев при возвращении на базу был перехвачен двумя «Мессершмиттами» близ Анапы, подбит и разбился при попытке совершить вынужденную посадку. 8 июня пропал без вести Ил-4, пилотируемый полковником Пузановым из штаба авиабригады. 1 июля на аэродром не вернулся лейтенант Журлов. Его напарник докладывал, что машина Журлова была потеряна им из вида во время боя с «Юнкерсами» над нашими кораблями. Наконец, 4 июля при возвращении из-за отказа моторов сел на воду «ильюшин» ст. лейтенанта Трошина. Его ведомый сбросил вымпел с просьбой о помощи на гидроаэродром МБР-2 в Геленджике, благодаря чему вскоре экипаж Трошина подобрала летающая лодка. Увы, попытка защитить корабли действиями бомбардировщиков эффекта не дала, зато лишила 5-й гмтап нескольких драгоценных машин и экипажей.

Наиболее интересными для подробного рассмотрения представляются попытки командования ВВС ЧФ возобновить весной 1942 г. действия на морском направлении.

Движение Ил-4 и ДБ-3 в ВВС ЧФ в 1942 г.

Месяц	В наличии на 22-е число	Поступление	Потери боевые/эксплуатационные	Отвод
22.12.41—22.1.42	34	-	1/-	-
22.1—22.2.42	33	-	-	-
22.2—22.3.42	33	-	1/-	-
22.3—22.4.42	32	-	-	-
22.4—22.5.42	32	-	2/3	1
22.5—22.6.42	26	-	6/2	-
22.6—22.7.42	18	-	1/2	3
22.7—22.8.42	12	2+16*	-/3	-
22.8—22.9.42	27	1 из 8-й уаэ	7/2	-
22.9—22.10.42	19	-	2/-	-
22.10—22.11.42	17	-	-/1	-
22.11—22.12.42	16	-	1/-	-
1942	25,8 (средн.)	3+16	21/13	3

Примечание. * Имеются в виду включенные в состав ВВС ЧФ самолеты 36-го мтап, ранее числившегося в составе ОМАГ. Полк действовал на Черноморском театре с 28.6.1942, но в предыдущих данных не учитывался.

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 ударной компонентой Севастопольской авиагруппы и эту задачу. Приступить к практическим шагам оказалось нелегко. В итоговом отчете ВВС ЧФ за Великую Отечественную войну писалось:

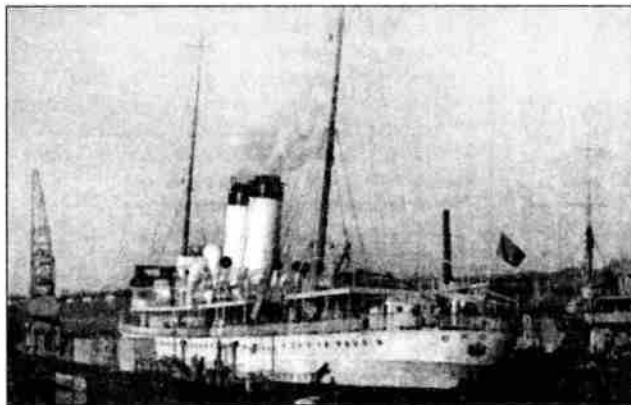
«Использование минно-торпедной авиации в бомбардировочном варианте привело к тому, что в течение первых месяцев войны был потерян подготовленный летный состав, а оставшийся из-за большого перерыва в практике торпедометания навык потерял, ввиду этого часть летного состава была оторвана от выполнения бомбардировочных задач и переключена на боевую подготовку для отработки низкого торпедометания. Всего к концу девятого месяца войны (марта 1942 г. — прим. М.М.) было обучено за один месяц 11 экипажей низкого торпедометания».

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 «Амирал Мурджеску» и «Дачия». В качестве первой ударной волны в воздух поднялось по звену Ил-4 и СБ. Вскоре Ил-4 обнаружили отряд минзага «Дачия» и отбомбилось по нему. Прямых попаданий не было, но близкий разрыв нанес заградителю легкие повреждения, ранив на его борту пятерых моряков. Кого бомбило звено СБ, точно не ясно — с борта румынских кораблей их вроде бы не видели, зато один бомбардировщик 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 полтора 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 Пе-2 и 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 личном 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 Черноморс-



Румынский минный заградитель «Дачия» (вверху) и миноносец «Сборул» (внизу)



ком 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 не только силами 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 Грязнов и старший лейтенант Петроченко 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. Многочисленные осколки буквально изрешетили борта, надстройки и топливные танки, три члена экипажа были убиты и девять ранены, причем четверо тяжело. От близкого разрыва вышло из строя рулевое



Подвеска мины АМГ-1 под ДБ-3ф 2-го мтап

управление. 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 нашем флоте под названием «Ангара».

Последняя попытка атаковать корабли противника у румынского 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. В дополнение к вышеказанному следует заметить, что из 11 с таким трудом подготовленных экипажей торпедоносцев к концу мая уже было потеряно четыре, причем все при выполнении заданий, не связанных с борьбой на вражеских коммуникациях.

К действиям на морском направлении следует отнести и минные постановки в Азовском море в конце мая. Здесь нужно дать определенные разъяснения. Хотя северное побережье моря было захвачено противником еще в октябре 1941 г., мы сохранили контроль над Керченским проливом, причем в период с конца декабря 41-го по май 42-го владели обоими его берегами. С учетом этого трудно было даже гипотетически предположить, что противнику удалось создать в этом районе сколько-нибудь серьезную корабельную группировку. Фактически она состояла из двух саперно-десантных батальонов вермахта (паромы Зибеля) и нескольких флотилий охраны побережья. Их корабельный состав комплектовался за счет найденных в портах рыболовных сейнеров и шаланд, а экипажами стали военнослужащие Хорватского морского легиона. Этим сил с трудом хватало для несения дозорной службы у побережья и постановки оборонительных минных заграждений. Никакого сколько-нибудь серьезного вражеского судоходства здесь не существовало. Командование же Черноморского

флота, не усвоившее в необходимой мере уроков прошлого года, ожидало от противника... десантной операции на побережье Кубани. При этом силы Азовской флотилии, куда входили канонерские лодки, бронекатера и торпедные катера, считались недостаточно сильными для противодействия врагу. 6 мая свет увидела директива главкома недавно созданного Северо-Кавказского направления маршала С.М. Буденного, где говорилось, что в связи с возможностью осуществления противником морских и воздушных десантов на побережье Азовского моря ВВС Северо-Кавказского направления (ему оперативно был подчинен и ЧФ) надлежит ночными авиаударами уничтожить плавсредства, транспортную авиацию и живую силу врага. После этого «ильюшины» 5-го мтап неоднократно бомбили Мариуполь, Генически и Таганрог, стремясь уничтожить шхуны и сейнеры, единственная вина которых состояла в том, что мы сами не смогли или не успели уничтожить их при отступлении. Буквально спустя два дня после издания директивы 11-я армия Манштейна перешла в наступление против войск Крымского фронта и нанесла им сокрушительное поражение. Тем не менее значительные силы дислоцировавшихся на Кавказе ВВС ЧФ продолжали выполнять указания Буденного. Особенно обидно, что при этом были понесены серьезные потери. 30 апреля с бомбардировки Мариуполя не вернулся Ил-4 инспектора по технике пилотирования 63-й бабр подполковника Совина, в ночь на 7 мая потерпел катастрофу бомбардировщик ст. лейтенанта Калмыкова. Оказавшись ночью в облаках, пилот потерял пространственную ориентировку и выпрыгнул с парашютом. Калмыков остался жив, но все остальные члены экипажа погибли. В конце мая штаб ВВС решил приступить к минным постановкам. В ночь на 28-е десять Ил-4 поставили мины АМГ-1 у Мариуполя и косы Кривая, а на следующую ночь пять машин, слетав по три раза, выставили еще три небольших минных банки. Успехов эти заграждения не имели, но это и не удивительно. В отчете ВВС ЧФ за 1-й год войны писалось: «Как в первом (имелись в виду постановки в районе Констанцы летом 1941 г. — прим. М.М.), так и во втором случае постановка мин производилась на малой глубине места, поэтому мины АМГ-1 приходилось переделывать и ставить по измеренной глубине, снятой с карты».

На практике это означало, что с мины снимали устройство, обеспечивающее ее автоматическую постановку на заданном углублении, и укорачивали минреп до расстояния, соответствовавшего глубине моря в планируемом месте. Можно предположить, что, поскольку мины ставились по ночам, точность их постановки была не слишком высокой, и зачастую они ставились в районах с иной глубиной.

После того как 20 мая немцы взяли Керчь, стало ясно, что защитников Севастополя ожидают новые тяжелые испытания. Они начались в первых числах июня. Ситуация стала складываться неблагоприятно фактически с самого начала. И дело не только в том, что противник на протяжении уже нескольких месяцев систематически срывал план перевозок в главную базу ЧФ. Львиную долю объема морских перевозок с января

Минные постановки ВВС ЧФ в 1941—1942 гг.

Месяц	Число вылетов	Районы постановок							Боевые потери
		район Констанца	устье р. Дунай	у сев. побережья Азовского моря	Севастополь	Керченский пролив	район Феодосии	аварийно в море и на сушу	
6.41	4	-	4 АМГ	-	-	-	-	-	-
7.41	11	8 АМГ	3 АМГ	-	-	-	-	-	-
5.42	25	-	-	25 АМГ	-	-	-	-	-
7.42	13	-	-	3 А-1-4	6 А-1-4	3 А-1-4	-	1 А-1-4	1
10.42	9	-	-	-	-	5 А-1-4, 1 АМГ	1 А-1-4, 1 АМГ	-	-
Итого	62	8 АМГ	7 АМГ	3 А-1-4, 25 АМГ	6 А-1-4	8 А-1-4, 1 АМГ	1 А-1-4, 1 АМГ	1 А-1-4	1

по май 42-го отнимал Крымский фронт, на ликвидацию которого у немцев ушло менее двух недель. В результате в течение этих тихих месяцев необходимых запасов продовольствия и в особенности боеприпасов создать не удалось. Когда в конце мая противник начал наносить по объектам СОРы мощные артиллерийские и авиационные удары, первое время они встречали довольно интенсивное противодействие. Однако наземный штурм начался только 7 июня, когда боекомплект зенитных орудий снизился до критически низкого уровня, а многие батареи уже были уничтожены. Новые на смену не прибывали. Как следствие этого, высота бомбометания немецких самолетов значительно уменьшилась, их удары стали много точнее. Звенья вражеских истребителей начали висеть над аэродромом Херсонесский маяк в несколько «этажей», а отогнать их было практически нечем. 1 июня «Мессершмитты» подожгли на взлете Ил-4 ст. лейтенанта Юрина, который, несмотря на смертельное ранение, сумел посадить самолет на ВПП, где он и сгорел. Немецкому летчику обер-ефрейтору Гельмуту Вундерлиху не довелось отпраздновать очередную воздушную победу — ответным огнем с «ильюшиной» он был подбит и приземлился в районе линии фронта, где был взят в плен. Два других Ил-4 погибли в этот же день на аэродроме Херсонесский маяк под градом вражеских бомб и еще один на следующий. Вечером 2 июня трагическая участь постигла экипаж капитана Разумова. Самолет с выработавшими сроки замены моторами должен был перелететь на Кубань, и потому летчик согласился принять на борт пять человек технического персонала. Разумов не успел уйти в море, когда его настигли истребители. С аэродрома видели, как после четвертой атаки «ильюшин» рухнул в море... Еще раньше не вернулся из ночного полета бомбардировщик капитана Ермолаева. Он имел задачу накрыть самолётные стоянки на аэродроме Саки ампулами КС, одного попадания в которые было достаточно, чтобы самолет превратился в факел. Таким образом, еще до начала штурма группа Чумичева потеряла шесть машин из семи. На смену им с Кавказа прилетели пять Ил-4. Этим составом группа Чумичева продолжала бомбить наступающие немецкие войска, но теперь из-за активности истребителей им пришлось ограничиваться лишь одним вылетом в сутки на рассвете, когда противник еще не мог помешать взлету бомбардировщиков. На активность влияли и постоянные бомбардировки и артобстрелы аэродрома, которыми «ильюшины» повреждались десять раз. Части из них пришлось улететь для ремонта на Кавказ. К 10 июня из пяти оставшихся на Херсонесском маяке Ил-4 оставались исправными только два. Почти все они улетели на Кавказ 18—19 июня, поскольку, заняв северную сторону, войска противника получили возможность обстреливать аэродром не только из дальнбойных, но и из обычных полевых орудий. Всего в период отражения финального штурма Севастополя самолеты группы произвели 95 самолето-вылетов, включая 64 ночных: 51 для бомбардировки войск, 13 — аэродромов, 24 — для прикрытия кораблей и три — на воздушную разведку. Еще 42 вылета в район Севастополя в ночное время произвели главные силы 5-го гмтап с аэродромов Кавказа. Кроме того, какое-то количество вылетов было совершено полком по крымским аэродромам и железнодорожным станциям (всего полк без Севастопольской группы произвел с 22 мая по 22 июня 195 самолето-вылетов). Полк, из-за удаленности своих аэродромов, не мог произвести более одного вылета за ночь, но экипажи, имевшие ранее практику посадок на Херсонесском аэродроме, садились там и за ночное время успевали совершить до двух-трех вылетов. После последнего предраассветного удара они брали курс на восток и приземлялись в Анапе. Весь день летчики отдыхали, а с наступлением сумерек все повторялось вновь. Далеко не все могли справиться с такой изнурительной нагрузкой. В ночь на 12 июня на Майкопском аэродроме при взлете упал и разбился Ил-4 мл. лейтенанта Митрофанова. Летчик только перед этим вернулся из 4,5-часового полета к Севастополю и от ус-

талости просто не справился с управлением. Хотя штурман погиб, остальному экипажу удалось отделаться травмами. Худшая судьба выпала на долю экипажа мл. лейтенанта Шинкарева. В ночь на 28-е его машина сильно ударила колесами при приземлении, после чего на ней сдетонировали авиабомбы. Оказывается, осколок зенитного снаряда повредил систему электросбрасывания, в связи с чем вся бомбовая нагрузка была привезена «домой». Выживших не было... Слов нет, авиаторы действовали самоотверженно, но что могли изменить несколько ночных самолето-вылетов, в то время как ЛВО СОРы фиксировало от 2000 до 600 самолето-пролетов Люфтваффе ежедневно! Итог борьбы был предreshen. Немцы захватили неограниченное превосходство в воздухе, доставка подкреплений и снабжения морем стала невозможна. На рассвете 29 июня противник внезапно переправился через Северную бухту и вышел в тыл войскам СОРы. Артиллеристы отражали высадку с винтовками в руках — для их орудий не было снарядов. В течение следующего дня в результате ожесточенных уличных боев немцы захватили центр Севастополя. Силы оборонявшихся оказались истощены во всех отношениях. В ночь на 1 июля командование СОРы «осуществило» эвакуацию войск в лице самих себя. Рядовым защитникам главной базы Черноморского флота оставалось погибнуть или попасть в плен. В их числе оказались и 15 техников 5-го гмтап, до последнего момента обеспечивавших действия наших самолетов...

Обострение обстановки весной 1942 г. на южном направлении не осталось незамеченным и со стороны командования ВВС ВМФ. В начале июня было принято решение усилить морскую авиацию, действовавшую на южном направлении, за счет свежесформированного 36-го минно-торпедного полка Особой морской авиационной группы.

Часть начала формирования 4.3.1942 на основании приказа Наркома ВМФ №0053. Приказ предписывал формировать ее на аэродроме Богослово, в составе 8-й бомбардировочной авиационной бригады ВВС КБФ, но впоследствии решение изменили, и базой формирования стал Саранск, где дислоцировался 1-й зап ВВС ВМФ. Первым командиром стал уже известный нам подполковник А.Г. Биба. Командиры эскадрилий и звеньев прибыли с Тихоокеанского флота, летчики — прямиком из летных училищ. Полк создавался по штату 030/255-А, т.е. имел две эскадрильи. Получение матчасти — новеньких Ил-4 московского авиазавода — затянулось, к тому же сопровождалось потерей одного бомбардировщика 5 мая. С 15 апреля 36-й мтап считался окончившим формирование и приступил к боевой подготовке. Она продолжалась не слишком долго. Уже 5 июня командующий ВВС ВМФ генерал-лейтенант С.Ф. Жаворонков приказал части немедленно передислоцироваться на аэродром Майкоп, где она поступала в распоряжение находившегося на Черном море заместителя наркома ВМФ адмирала И.С. Исакова. Выполнить это плохо подготовленному полку оказалось не так-то просто. 6 июня один бомбардировщик потерпел катастрофу на промежуточном аэродроме в селе Борское (Куйбышевская обл.) — погибли стрелок-радист и два механика. Не успели перелететь в Майкоп, как произошло новое происшествие. 12 июня во время учебно-тренировочного полета разбилась машина командира 2-й эскадрильи капитана Осипова. Весь экипаж погиб. Это перелопатило чашу терпения командования — командир полка Биба был снят (возвращен в эскадрилью ЛИИ ВВС ВМФ), на его место назначили бывшего комзеса 1-го гмтап, Героя Советского Союза, участника первого налета на Берлин майора А.Я. Ефремова. Впрочем, волну катастроф это не остановило, и 27 июня под Майкопом вместе с экипажем разбился Ил-4, пилотируемый мл. лейтенантом Щукиным.

Летная подготовка и изучение театра заняли еще некоторое время, в результате чего полк фактически не успел принять участие в боях за Севастополь. Первый боевой вылет состоялся в ночь на 28 июня, когда бомбардировщики 5-го гмтап и

Боевая деятельность МТА ЧФ во 2-й половине 1942 г.

Число с/в	22.6–22.7.42*	22.7–22.8.42**	22.8–22.9.42	22.9–22.10.42	22.10–22.11.42	22.11–22.12.42
БУ по войскам и сух. объектам	-	61	260	28	-	-
БУ по портам и кор. в море	32	21	68	35	14	26
БУ по аэродромам	5	4	18	-	10	-
торпедные удары	-	4	3	10	36	8
минные постановки	7	6	-	5	4	-
прикрытие своих кор.	59	2	-	-	-	-
возд. разведка	8	59	94	55	42	33
Итого	111	157	443	133	106	75

Примечания. * Не учтена боевая деятельность 36-го дбап, номинально находившегося в подчинении ОМАГ. ** Деятельность 36-го мтап учтена с 5.8.1942.

36-го мтап бомбили ялтинский порт, где базировались вражеские торпедные катера. Первый вылет сопровождался и первой боевой потерей — пропал без вести «ильюшин» командира звена лейтенанта Черемисова. 5 июля самолеты обоих полков поставили шесть английских мин А-1-4 (первый случай применения) в Севастопольской бухте, потеряв одного из семи вылетающих. Впрочем, и это не принесло желаемых результатов — таким количеством мин нанести потери можно было разве что случайно. Бессистемность в минной войне имела место и в дальнейшем. Последние в 1942 г. постановки пришлось на октябрь. На этот раз штаб ЧФ решил заминировать Керченский пролив, чтобы затруднить противнику сосредоточение своих плавсредств в Азовском море. В постановке 2 октября было выставлено целых четыре А-1-4. 25 октября произвели постановку заграждений, которыми хотели создать напряжение в работе тральных сил противника. В каждой из двух точек (в проливе и у Феодосии) самолеты сбросили по одной неконтактной и одной контактной мины. По-видимому, если бы в немецких тральных силах узнали бы о таких коварных замыслах, удивлению не было бы предела.

В ситуации, сложившейся на Черноморском театре после падения Севастополя, в очередной раз проявилось неумение командования ЧФ правильно оценить обстановку и сосредоточить все силы для выполнения главной задачи. Таковой применительно к описываемому периоду, безусловно, представляются действия по поддержке сухопутных войск на Северном Кавказе. Еще в конце июня, до завершения боев под Севасто-

полем, германское командование начало мощное наступление на южном фланге советско-германского фронта. Хотя главный удар наносился из района достаточно удаленного от моря Воронежа, очень скоро выяснилось, что вражеский замысел предусматривает окружение войск Юго-Западного и Южного фронтов в районе севернее Ростова-на-Дону. С середины июля по указанию Ставки авиация Черноморского флота принимала активное участие в нанесении ударов по войскам противника в районе Тагинской. Не являлись здесь исключением и оба минно-торпедных полка. Тем не менее противнику удалось нанести тяжелое поражение войскам обоих фронтов и 24 июля взять Ростов. Реакцией И.В. Сталина на это стало появление известного приказа №227 «Ни шагу назад». С 25 июля в непосредственное соприкосновение с противником вступили войска Северо-Кавказского фронта (командующий — маршал С.М. Буденный), которому в оперативном отношении и подчинялся Черноморский флот. С явным этого кажется парадоксальным, что командованию ЧФ удалось доказать командованию фронта и Ставке, что главная опасность для Кавказа исходит не с севера, откуда энергичными темпами продвигались немецкие войска, а со стороны возможных десантов из портов Азовского моря и Крыма.

В результате в конце июля ВВС ЧФ начало новую серию ударов по ним. 26-го 11 Ил-4 бомбили железнодорожную станцию Керчь, 28-го — порт Керчи, 29-го и 30-го — снова станцию и т.д. В ночь на 31 июля ставились мины — у мыса Камыш-Бурун и у порта Геническ (соответственно 2 и 4). Эти вылеты продолжались даже тогда, когда под давлением немецкого наступления 4–5 августа полкам пришлось перебазироваться с аэродромов Майкоп и Белореченская в Гудауты и Алахадзи на территории Абхазии. К этому моменту в 5-м гмтап оставалось 10, в 36-м — 16 машин. 10 августа пал Майкоп, 12-го — Краснодар. Противник продолжал на широком фронте продвигаться к побережью Черного моря, угрожая разрезать наши войска в районе Тупсе или Новороссийска. Лишь ввиду непосредственной угрозы базам флота в бой за них была брошена морская авиация.

Первый налет в интересах сухопутных войск имел место только 17 августа, когда 18 Ил-4 в дневное время бомбили вражеские колонны, наступавшие из района Краснодара на Новороссийск. Мощные удары периодически наносились и впоследствии, однако эти действия не считались приоритетными и потому не планировались штабом ВВС как следует. В частности, бомбардировщики не обеспечивались истребителями и штурмовиками для по-



Проработка боевого задания перед полетом, 1942 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)

давления зенитных батарей. В результате в период с 22 августа по 22 сентября из состава обоих полков было потеряно девять Ил-4 (в т.ч. четыре в воздушных боях и три пропавшими без вести) и четыре экипажа. Особенно тяжелым был бой 24 августа, в ходе которого 5-й гмтап лишился сразу трех «ильюшиных», включая машину командира полка подполковника Н.А. Токарева. Все самолеты смогли совершить вынужденные посадки вблизи линии фронта, но либо сгорели на земле, либо были уничтожены самими экипажами в связи с общим отступлением. В результате к 24 сентября 5-й гмтап располагал 7/5 Ил-4 на аэродроме Гудауты, 36-й мтап — 11/7 на аэродромах Бабушеры и Алахадзи, и в сумме их силы были меньшими, чем даже один полк сокращенного двухэскадрильного состава. Враг продолжал рваться вперед и 31 августа взял Анапу, отрезав таким образом части Керченской военно-морской базы от сухопутной связи с Новороссийском. Лишь спустя два дня после этого части 46-й немецкой и 19-й румынской пехотных дивизий на катерах и паромках начали форсировать Керченский пролив, чтобы высадиться на Тамани. Эта высадка фактически никак не влияла на общую обстановку — наши отрезанные части все равно не могли удержать Таманский полуостров и нуждались в немедленной эвакуации, но командование ЧФ, получив подтверждение десантных намерений противника, немедленно переключило свои ВВС с танков под Новороссийском на паромы у деревни Кучгуры. В результате за несколько дней ударов противник лишился одного парома Зибеля и нескольких рыболовных катеров.

И в дальнейшем, уже после захвата немцами и румынами Новороссийска (10 сентября), мы продолжали бить по портам Крыма, тратя на это значительную часть самолето-вылетов ударной авиации. Нельзя сказать, что эти действия не имели вообще никакого результата. Наибольший успех был достигнут при налете восьми «ильюшиных» на Ялтинский порт днем 9 сентября. В знаменитом налете приняли участие самолеты обоих полков, причем группу 5-го гвардейского вел комэск майор Чумичев, 36-го — комэск капитан Балин. Залогом успеха стали два обстоятельства — налет оказался внезапным для вражеской ПВО, а само бомбометание осуществлялось с небольшой высоты. ФАБ-250 попала в мол, у которого базировались итальянские торпедные катера. Ее взрыва оказалось достаточно, чтобы потопить «MAS 571» и «MAS 573», а также нанести повреждения еще трем катерам. Вот так в результате взрыва одной-единственной бомбы вышла из строя целая флотилия «москитов»! БДБ «F 125» после попадания выбросилась на мелководье и сильно обгорела, «F 134» в результате другого попадания полностью вышла из строя и в дальнейшем использовалась в качестве маяка в Феодосии. Успехов, хотя и не столь значительных, удалось добиться в налетах на Керчь 17 сентября и Балаклаву 18-го. Выгорела БДБ «F 533», осколочные повреждения получили венгерский теплоход «Буда-

**Командир 1-й эскадрильи
36-го дбап капитан
Н.А. Балин. Пропал без
вести 15.9.1942**



пешт» (16 осколочных пробоин, ранен кок), наливной лихтер «Мозелле» и несколько катеров-тральщиков. Радуюсь этим успехам, нельзя не заметить, что все они были достигнуты в стороне от главного направления, которым в тот момент, вне всякого сомнения, являлась поддержка наших сухопутных войск на Кавказе. Именно там противник сосредоточил свои главные усилия, и именно поэтому он не смог обеспечить необходимого противовоздушного прикрытия своих крымских портов.

26 июля свой первый вылет после более чем двухмесячного перерыва совершили торпедоносцы. Их действия командование ЧФ рассматривало как мероприятие, призванное замедлить сосредоточение десантных судов противника в портах восточной части Крыма и Азовского моря. Воздушная разведка показала, что никаких крупных целей в этих водах днем не бывает. В штабе решили, что противник использует для перевозок темное время, для чего и выделило одиночные Ил-4 с торпедами для «свободной охоты» на вражеские суда в сумерках. Ничего заслуживающего внимания им обнаружить не удалось, а торпеды были израсходованы по запасным целям — портовым сооружениям в Ялте и Феодосии. Видимо, командование сочло такой расход сил и боеприпасов не очень разумным и переключило все экипажи 5-го и 36-го полков на бомбардировки портов, а затем — на сухопутное направление. Сыграло свою роль и то обстоятельство, что из 12 экипажей, подготовленных к торпедным атакам в марте, к концу июля в 5-м гмтап осталось три (еще несколько имелось в 36-м полку). В результате в течение августа торпедоносцы не вылетали ни разу. В сентябре тройка Ил-4 вылетала на торпедирование конвоя санитарных десантных барж, а с 28 сентября возобновились регулярные полеты на «свободную охоту». Своего пика они достигли в октябре — начале ноября в связи с постепенным затуханием немецкого наступления на перевалах Большого Кавказского хребта. 21 октября в адрес командования ЧФ поступила шифровка Наркома Н.Г. Кузнецова о том, что торпедоносцы КБФ на днях потопили транспорт и сторожевой корабль, а на ЧФ условия для их применения еще лучше. Согласиться с этим можно лишь отчасти — в 1942 г. судоходство противника на Черном море носило довольно ограниченные масштабы, а ВМС только разворачивались. Первый германо-румынский конвой в Севастополь прошел в сентябре, а в районе восточнее Севастополя ходили только каботажные суда, баржи, немецкие БДБ и моторные тральщики — «раумботы». В отчете ВВС ЧФ за войну низкая успешность торпедо-

Деятельность торпедоносцев ВВС ЧФ в 1942 г.

Месяц	Произведено с/в	Сброшено торпед по целям	Результат по донесениям	Потери
22.4—21.5.42	2	2	=/+ 1 ТР	-
22.7—21.8.42	8	8	-	-
22.8—21.9.42	3	3	-	-
22.9—21.10.42	10	5	-	-
22.10—21.11.42	36	5	-	-
22.11—21.12.42	8	5	+ 1 ТР	-
22.12—31.12.42	6	-	+ 2 ТР	-
Всего	73	28	+ 3 ТР	-

Примечание. В 12-й месяц войны (22.5—21.6.1942) вылетов с торпедоносцев не производилось.



Итальянские торпедные катера в Ялте



Подготовка торпедоносца-охотника к боевому вылету
(фото из архива Г.Ф. Петрова)

носцев в 1942—1943 гг. комментировалась следующим образом: «Если учесть, что средний тоннаж кораблей противника, по которым производилось сбрасывание торпед, не превышал 1500 т, то результаты боевой деятельности торпедоносной авиации следует считать вполне удовлетворительными. Кроме того, торпедоносная авиация много атак производила по БДБ, малотоннажность, малоразмерность и высокая маневренность которых обеспечивали их от попадания торпед — все торпеды проходили мимо и атаки торпедоносцев были неуспешны». И в дальнейшем недостаток достаточно крупных целей являлся одним из главных факторов, снижавших результаты черноморской торпедоносной авиации.

Фактически в обозначенный период «охотники» поднимались в воздух каждый летный день, а что толку? Два небольших конвоя были атакованы в октябре (3-го и 31-го), по одному в ноябре (4-го; кроме того, 1 ноября атаке подвергся одиночный транспорт) и в декабре (21-го). Поскольку при отсутствии противодействия Люфтваффе торпедоносцы действовали в светлое время, летчики могли легко определить результаты своих атак — их не было. В выводах отчета 63-й бабр за 2-е полугодие 1942 г. (22.6—22.12) давались практические рекомендации:

«Общие выводы:

1. Как видно из вышеприведенных примеров, транспорт противника уклонился от залпа отворотом в сторону торпеды. Начало отворота в момент сброса торпеды.

2. Целесообразно торпедистам-«охотникам» действовать парой в целях сковывания маневрирования корабля (цели) противника.

3. При атаке транспортов двумя торпедоносцами, одному заходить по носу движущейся цели и сбрасывать торпеду в тот момент, когда транспорт ложится на циркуляцию, подставив свой борт, уклоняясь от залпа первого самолета. Сброс необходимо производить с учетом потери скорости корабля при циркуляции на 25% и с дистанции не превышающей 3—4 каб.»

Увы, но по различным причинам к групповому крейсерству тогда так и не перешли. С весны 43-го противник заметно усилил охранение своих конвоев, в связи с чем описанный метод атаки реализовать на практике оказалось невозможно. Обстановка требовала решительного массирования сил и поиска новых тактических решений, это понимали в штабах, но ничего не меняли — задач перед полком стояло очень много, а сил явно не хватало.

Официально в 1942 г. считался успешным лишь удар трех Ил-4 по корпусу транспорта «Ташкент» (5552 брт) в порту Феодосии днем 25 ноября. Это судно было потоплено вражескими бомбардировщиками еще 1.1.1942 в ходе Керченско-Феодосийской десантной операции, и теперь, по данным нашей воздушной разведки, противник пытался его поднять и ввести

в строй. Пилоты в 13.55 атаковали стоявшее у южной стенки дамбы судно и доложили об одном попадании, после которого «Ташкент» якобы окутался дымом. Журнал боевых действий Морского коменданта Крыма не подтверждает этого донесения. По немецким данным, первая торпеда попала в южную стенку и проделала в ней отверстие диаметром 4 метра, вторая попала в северную дамбу, не нанеся ей повреждений, а третья вызвала оползень причальной стенки. Успехи у черноморских торпедоносцев были еще впереди.

Почти полное отсутствие целей для торпед и неэффективность бомбометания с горизонтального полета заставили полковых специалистов искать новые виды оружия для поражения морских целей. Внезапно кому-то в голову пришла мысль использовать тяжелые реактивные снаряды РОФСов-132, направляющие для которых на некоторых машинах были установлены еще в апреле 42-го. Первым случаем их применения стала атака Ил-4-«ракетоносца», пилотируемого капитаном Лобановым утром 13 ноября. Целью являлся небольшой конвой у побережья Крыма, по судам которого летчик безуспешно выпустил все восемь РОФСов. Снаряды не имели развитого оперения и какой-либо стабилизации в полете, вследствие чего прицельная дальность стрельбы ими была весьма невелика. Сближаться же на сотню метров небронированному и маломаневренному самолету, имевшему к тому же достаточно большие размеры, оказалось явно небезопасно. В дальнейшем в полку ознакомили направляющими для РОФСов еще несколько машин, но все они использовались не на вражеских коммуникациях, а на своих — для вечернего либо утреннего поиска и атаки вражеских торпедных катеров. Правда, случаи стрельбы реактивными снарядами по катерам нам не известны.

В конце года произошли и некоторые организационные изменения. 28 октября командование ВВС ЧФ приказало передать 11 оставшихся Ил-4 и 14 экипажей 36-го мтап в состав 5-го гмтап. С 9 октября этот полк переводился на штат 030/264 (три эскадрильи, два самолета в управлении, по десять в эскадрильях; с конца весны 42-го 5-й гмтап был переведен на трехэскадрильный состав приказом командующего ЧФ, но при этом эскадрильи имели 12-самолетный состав, как в старом штате). В том же месяце поменялся и командир гвардейской авиачасти. Командовать полком стал бывший командир 119-го мтап подполковник В.П. Канарев. Старый командир — полковник Н.А. Токарев — теперь возглавил всю 63-ю бомбардировочную бригаду, куда входили 5-й гмтап и 40-й бап. Оставшиеся «безлошадными», экипажи 36-го авиаполка в ноябре выехали в Казахстан на станцию Тайнча, где части предстояло переформироваться на базе 3-го запасного полка. Однако спустя полтора месяца планы командования изменились. 36-й мтап вернулся в Грузию, где он был вновь пополнен и подготовлен к действиям, но уже на ленд-лизских «Бостоках». Что же касается 5-го гмтап, то ему суждено было стать единственной частью ВВС ВМФ трех западных флотов, проводившей с первого до последнего дня войны исключительно на ильюшинских машинах.



Учебная торпедная атака Ил-4 капитана Зайцева (фото из архива Г.Ф. Петрова)

* * *

Анализируя боевую деятельность минно-торпедных полков ВВС ЧФ в 1941—1942 гг. — трудно прийти к однозначному выводу. С одной стороны, было сделано большое количество вылетов и сброшено много бомб, от которых, несомненно, пострадали и войска, и промышленные центры, и порты противника. С другой стороны, если углубиться в изучение деталей конкретных ударов, того, как они вписывались в оперативную и оперативно-стратегическую обстановку, становится понятно, что в подавляющем большинстве случаев все делалось далеко не лучшим образом. В первую очередь ответственность за это лежит на штабе ЧФ, который зачастую игнорировал сложившуюся на театре ситуацию и пытался ставить авиации несвоевременные задачи. К таким задачам в 1941 г. можно отнести бомбардировки объектов в Румынии с момента начала боев на юге Украины (начало августа 1941 г.), в 1942 г. — налеты на порты Азовского моря и Крыма. Чередувание в выполнении важных и надуманных задач приводило к тому, что ВВС ЧФ не могли выполнить ни одну задачу качественно. Например, все попытки вести минную войну в 1941—1942 гг. могут вызвать разве что улыбку. Весьма несовершенными оставались и методы ведения боевых действий, за что отвечал штаб ВВС флота. В подавляющем большинстве случаев удары

осуществлялись звеньями, парами или даже одиночными машинами, вне зависимости от того, были это дневные или ночные бомбоудары. Вылеты с истребительным прикрытием были скорее исключением, чем правилом, — осуществлялись они в незначительном количестве только в первый период обороны Севастополя и при ударах по немецким войскам на Северном Кавказе в августе—сентябре 1942 г. Все это приводило не только к неоправданным потерям машин и экипажей, но и к прекращению дневной деятельности и, как следствие, к резкому снижению эффективности бомбометания.

Работа по прямому назначению — в качестве торпедоносцев и минных заградителей — в указанный период осуществлялась в весьма незначительном объеме. Это объясняется как главенством задач на сухопутном направлении, так и малочисленностью целей, против которых это оружие было возможно применить. Следует подчеркнуть, что минно-торпедная авиация на Черном море (да и на других морях) создавалась как средство нанесения ударов по крупным кораблям противника, под которыми, применительно ко времени ее создания, подразумевались корабли ВМФ Италии. Реалии первого периода войны с ног на голову перевернули предвоенные планы, но и в создавшейся ситуации наши авиаторы старались сделать все от них зависящее для победы над врагом.

Торпедные атаки МТА ЧФ в 1942 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/реально	Потери
21.5.42 (13.25)	2 Ил-4	Селявко, Гаврилов	у-вр	15 миль вост. Килийского гирла	ТР 3000 т/ПЛБ герм. Дунайской фл. «Ута»	2 АН	попадание 1 АБ в нос и 1 АН в корму, охутился дымом/ = осколками и ППО ПЛБ «Ута», +3, = 4 тжж, 5 легк, = рул. упр. оск проб ниже ВЛ	
25.7.42 (21.42 и 22.10)	2 Ил-4	Клименко, Бабий	гк	Феодосия	кор. в порту	2 АН	Взорвались в порту около элеватора/промах	
25.7.42 (22.58 и 23.10) (36 ап)	2 Ил-4	Гаврилов, Пашун	гк	Феодосия	кор. в порту	2 АН	Взорывы в порту/промах	
26.7.42 (22.15 и 22.25)	2 Ил-4	Василенко, Бабий	гк	Ялта	кор. в порту	2 АН	не наблюдали/промах	
28.7.42 (16.46)	2 Ил-4	Клименко, Митрофанов	гк	р-н Констанцы	КОН БДБ/	2 АН	промах	
16.9.42 (12.20)	3 Ил-4	Чумичев, Минчугов, Василенко	гк	р-н м. Меганом	8 БДБ/ бук. «Браункохле-8», «Кель», «Нойнбург», баржи 3206, 3210, 3221, 3223, БДБ «F 170», «F 339»	3 АН	промах/промах	
28.9.42 (23.55)	1 Ил-4	Козырин	ок	Анапа	кор. в порту	1 АН	взрыва не было видно/промах	
29.9.42 (00.13)	1 Ил-4	Клименко	ок	Ялта	кор. в порту	1 АН	был взрыв/промах	
2.10.42 (15.35)	1 Ил-4	Козырин	ок	р-н Ялты	ТЦ/?	1 АН	промах	
3.10.42 (13.25)	1 Ил-4	Саликов	ок	р-н Судак	КОН (3 мал. ТР, 3 СКА, 2 ТКА)/ МТЦ «R 33», «R 35», «R 36», «R 163»	1 АН	промах	
5.10.42 (12.25)	1 Ил-4	Любанов	ок	Ялта	мол	1 АН	затонула, пройдя 100 м	
25.10.42 (23.58)	1 Ил-4	Клименко	ок	Феодосия	причал	1 АН	взрыв	
31.10.42 (11.35)	1 Ил-4	Клименко	ок	р-н Алушты	КОН (1 ТР, 1 мал. ТН, 1 ТКА)/ ?	1 АН	торпед затонула	
1.11.42 (13.30)	1 Ил-4	Любанов	ок	р-н Алушты	ТР 500 т/ БДБ «F 170», КАТЦ «РА 52»	1 АН	промах	
4.11.42 (13.10)	1 Ил-4	Минчугов	ок	р-н м. Аю-Даг	КОН (5 БДБ, 2 СКА)/ БДБ «F 142», «F 162», «F 472», «F 536», «F 537», СКА «D 13», «D 15»	1 АН	промах	
6.11.42 (11.05)	1 Ил-4	Осипов	ок	м. Утриш	остов ТР «Фабрициус»	1 АН	попадание?	
25.11.42 (13.50)	3 Ил-4	Минчугов, Василенко, Андреев	у-п	Феодосия	остов ТР «Ташкент»	3 АН	ТР охутился дымом/промах	
21.12.42 (13.10)	2 Ил-4	Василенко, Жестков	гк	25 м юж. м. Сарыч	КОН (1 ТН 1500 т, 6 СКА)/ герм. КОН — бук. «Переволька», лихт. «Нетти», БДБ «F 125», «F 142», «F 162», «F 472», «F 537»	2 АН	промах	

4.2. МТА ЧФ в 1943 г.

Начало 1943 г. было ознаменовано великой победой на Волге, оказавшей решающее влияние на весь ход боевых действий на Южном стратегическом направлении в ходе зимне-весенней кампании. Советские войска перешли в решительное наступление, в ходе которого противнику пришлось оставить почти весь Северный Кавказ и южные районы России. В противоположность этим успехам линия фронта, примыкавшая к

Черному морю, осталась неизменной. Решением Гитлера на Таманском полуострове были оставлены части 17-й немецкой армии, которые с этого т.н. «Кубанского плацдарма» угрожали повторным вторжением на Кавказ и призывали к себе сравнительно крупную группировку советских войск.

Черноморский флот и его ВВС, находясь в подчинении у Северо-Кавказского фронта, приняли активнейшее участие в



Командир 5-го гмтап подполковник Канарев Виктор Павлович. Удостоен звания Героя Советского Союза 16.5.1944

борьбе за этот плацдарм. «Ильюшины» 5-го гмтап бомбили днем позиции противника, ночью — порты Таманского полуострова и южного берега Крыма. В отдельных случаях проводились и дневные удары по крупным портам силами всего полка. В светлое время главной задачей для экипажей части являлись бомбовые удары по идущим в Анапу конвоям противника. Отдельные экипажи и пары торпедоносцев производили поиск судов у крымских берегов и еще дальше — в северо-западной части Черного моря. С сентября 1942 г. «ильюшины» использовались и для защиты собственных коммуникаций от торпедных катеров и подводных лодок противника. Круг решаемых задач дополнялся дневной разведкой вражеских коммуникаций (специализированный разведполк был сформирован в составе ВВС ЧФ только весной 1943 г.) и выполнением спецзаданий — доставкой грузов крымским партизанам и сбрасыванием парашютистов в тылу врага. С конца февраля начались минные постановки в Керченском проливе. Практически каждый летный день боеготовые экипажи совершали по два, а то даже и три боевых вылета. Никогда — ни до, ни после — ни одна часть минно-торпедной авиации ВМФ СССР не действовала с такой интенсивностью, как 5-й гмтап зимой — весной 43-го.

Теперь обо всем по порядку.

Наибольшее число — 278 из 521 — самолето-вылетов, сделанных самолетами части за первый квартал, пришлось на бомбовые удары по портам, войскам и морским коммуникациям. Наибольшее внимание со стороны наших летчиков уделя-



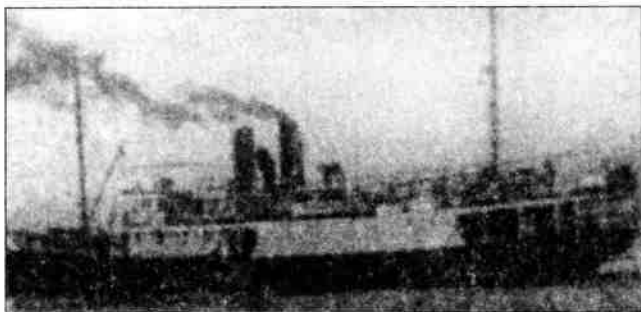
Ил-4 капитана Е.А. Лобанова, потерпевший аварию при взлете 4.2.1943



Штурман 5-го гмтап капитан Дуплий Сергей Прокофьевич. Удостоен звания Героя Советского Союза 5.11.1944

лось Тамани — по ней совершили 113 дневных и 20 ночных вылетов. Удары по прочим портам в сумме уступали этой цифре. По Керчи было сделано лишь 18 дневных и 25 ночных вылетов, по Анапе — 10 дневных, по Ялте — 7, по Феодосии — 5.

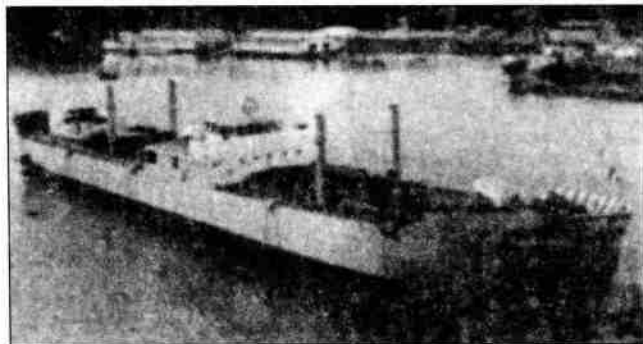
Особняком стоит дневной налет, произведенный силами всех 18 исправных «ильюшиных» по Севастопольскому порту 30 марта. Обращала на себя внимание организация удара. Днем 29 марта экипажам дали указание готовиться к удару по Констанце. Севастополь указывался в качестве запасной цели. Такая постановка задачи была сделана сознательно, чтобы ввести в заблуждение агентурную разведку противника, которая, по данным контрразведчиков, вела наблюдение за аэродромом полка (полк по-прежнему базировался на грузинском аэродроме Гудауты). Задачу планировалось выполнить бомбометанием с горизонтального полета в строю двух девяток. Ведущим первой был хорошо известный нам по прошлым боевым делам командир 63-й бабр Герой Советского Союза полковник Н.А. Токарев, ведущим второй — командир 5-го гмтап подполковник В.П. Канарев. Непосредственно перед ударом каждая девятка должна была разбиться по звеньям, каждое из которых наносило удар по своей точечной цели. За двое суток экипажи отработали порядок нанесения удара и по основной и по запасной целям, порядок действий в различных ситуациях. Утром 30-го, непосредственно перед взлетом, до летчиков довели, что удар будет наноситься по Севастополю. Опытный штурман эскадрильи С.П. Дуплий обеспечил точный выход на цель, а остальное, как говорится, было уже делом техники. Благодаря принятым мерам нашим удалось добиться полной внезапности. Когда в 13.17 бомбардировщики появились над портом, их встретил разрозненный огонь трех зенитных батарей. С высоты 2700—2900 м на корабли, стоявшие на рейде, было сброшено 6 ФАБ-250, 184 ФАБ-100 и 10 ФАБ-50. Согласно записи в журнале боевых действий немецкого Адмирала Черного моря, в результате прямого попадания было потоплено болгарское судно «Евдокия» (706 брт), служившее плавучей казармой для личного состава немецкой 1-й десантной флотилии. Румынский минный заградитель «Романия» получил осколочные повреждения. Определенный ущерб был нанесен портовым сооружениям, в том числе складам и железнодорожному депо. Потери противника в личном составе составили пять убитых и 22 раненых немца, около 40 убитых и 70 раненых румын, а также девять убитых «добровольных помощников» — граждан СССР, находившихся на службе у вермахта. Данный налет стал одним из наиболее успешных ударов флотских бомбардировщиков по порту противника, произведенному с начала войны. Основные слагаемые успеха достаточно очевидны — качественная подготовка налета и



Плавучая казарма «Евдокия», потопленная бомбардировщиками 5-го гмтап в Севастополе 30.3.1943

массирование сил. К сожалению, далеко не всегда все делалось подобным образом. В подавляющем большинстве случаев летчики 5-го гмтап летали на бомбардировки той же Тамани, как на работу — составом небольших групп или даже отдельных звеньев, без предварительной проработки задания, по раз и навсегда установленному шаблону. В ряде случаев это оборачивалось серьезными потерями. Так, 5 марта при возвращении на аэродром «Мессершмитты» перехватили группу из шести Ил-4 и сбили машину мл. лейтенанта Митрофанова. Спустя шесть дней в аналогичных условиях под удар попала группа из четырех «ильюшиных». Шедшие в качестве прикрытия четыре Як-7 в бой вступили лишь тогда, когда противник сам напал на них. До этого «мессеры» уже успели сбить бомбардировщик лейтенанта Дулькина, который упал в море. Успехи налетов по портам Керченского пролива на поверхность оказались гораздо скромней, чем об этом докладывалось в военное время. С достаточно большой долей уверенности к жертвам Ил-4 можно отнести лишь быстроходную десантную баржу (БДБ) «F 535», которая, по немецким данным, была потоплена 27 февраля в районе Керчи.

Действия по прямому назначению — в качестве минно-торпедной авиации — занимали не более четверти от всей боевой работы. Отчасти это объяснялось тем, что на 1 января из всех 22 экипажей полка лишь восемь были обучены низкому торпедометанию. За квартал торпедоносцы совершили 66 вылетов на «свободную охоту» (практически во всех случаях одиночными самолетами), в ходе которых было совершено восемь торпедных атак. В годы войны считалось, что в результате их на дно пошли два транспорта и две баржи, а еще один транспорт получил повреждения. Реально успех имела лишь атака, совершенная торпедоносцем капитана Василенко днем 22 января в районе Сулинского гирла. Благодаря случайному стечению обстоятельств ему удалось атаковать стоявшее на якоре в ожидании подхода конвоя венгерское судно «Колошвар» (1030 брт). Капитан судна не ожидал нападения в районе, удаленном от кавказских аэродромов на 800 км, и потому по-



Венгерский транспорт «Колошвар», торпедированный капитаном Василенко 22.1.1943



Экипаж капитана Василенко. Слева направо: В.П. Овсянников, И.К. Балонкин, И.Н. Василенко, М.И. Григорьев

нял, что к пароходу движется торпеда, лишь в самый последний момент. Стальной снаряд поразил судно в корму, уничтожив машинное отделение. Загорелась вытекшая из топливных танков нефть. Именно это и предопределило судьбу «Колошвара» — не затонув в результате торпедной пробоины, он полностью выгорел. Его отбуксировали для ремонта в Будапешт и, по-видимому, разобрали на металл после войны. По нашим данным, кроме того, погибла и пришвартованная в момент взрыва к борту парохода баржа, однако в документах противника нет никаких данных об этом. Потери экипажа «Колошвара» составили семь венгерских моряков и такое же количество немецких зенитчиков. Что же касается остальных нападений, то они оказались безуспешными. В трех случаях летчики не попали из-за уклонения целей, в двух — атаковали остовы судов, в одном случае торпеда затонула. 11 марта экипаж лейтенанта Минакова вышел в атаку на одиночную баржу у Ялты (по-видимому, остов баржи «Саоне»), однако не учел глубины моря в точке сбрасывания, в результате чего торпеда зарылась в грунт.

Ввиду недостаточной эффективности действий одиночных торпедоносцев, в конце марта командование решило перейти к групповым ударам по данным воздушной разведки. Их целями были германские и румынские конвои у западного побережья Крыма, которые, несмотря на сравнительно большую удаленность от советских авиабаз, ходили с достаточно сильным охранением. Всего в I квартале в ходе групповых действий «ильюшины» 5-го гмтап нанесли четыре удара (26, 27, 28 и 31 марта), в каждом случае силами четырех машин. По нашим данным, в ходе них было достигнуто лишь единственное попадание — 27 марта, когда торпедоносцы атаковали крупный конвой в районе мыса Тарханкут. По немецким данным — самолеты атаковали двумя звеньями, зайдя со стороны солнца и сбросив снаряды с дистанции 1000 и 1500 м. Несмотря на то что все было выполнено в соответствии с замыслом, попаданий не было — при отсутствии внезапности уклонение от торпед, сброшенных с такой дистанции, не составляло труда. Спустя четыре дня при атаке шедшего в сопровождении трех тральщиков танкера «Дрезден» зенитным огнем был сбит «ильюшин» капитана Беликова. Остальные экипажи наблюдали,



Командир звена 2-й эскадрильи 5-го гмтап капитан В.Н. Беликов. Погиб в бою 31.3.1943



Подготовка бомб ФАБ-100 к подвеске под Ил-4 5-го гмтап (фото из архива Г. Ф. Петрова)

как горящий Ил-4 спикировал на судно и врезался в него, после чего наблюдались «взрыв и клубы дыма». Увы, и на этот раз увиденное не соответствовало действительности. По немецким данным, торпедоносец сбросил свой снаряд всего в 200 метрах от судна, и вражескому капитану пришлось приложить максимум усилий, чтобы уклониться — торпеда прошла всего в 2 метрах от кормы. Увы, при выходе из атаки самолет был вынужден пройти над конвоем с набором высоты и получить обильные порции снарядов от всех кораблей, что и предредило его судьбу... Что же касается «Дрездена» (140 брт), то он, еще не раз подвергавшийся атакам советской авиации и подлодок, в конце мая 44-го был переведен через Босфор в Эгейское море, где в сентябре его захватили англичане. Под названиями «Айлай» и «Кронос» танкер проплавал под британским и греческим флагами до середины 60-х...

Гораздо больший успех имели действия Ил-4 в качестве минных заградителей, хотя с этой целью в течение квартала было произведено всего 66 вылетов. В феврале, когда нашему командованию стало окончательно ясно, что противник решил задержаться на Таманском полуострове всерьез и надолго, штабом флота был разработан план минной войны, пре-

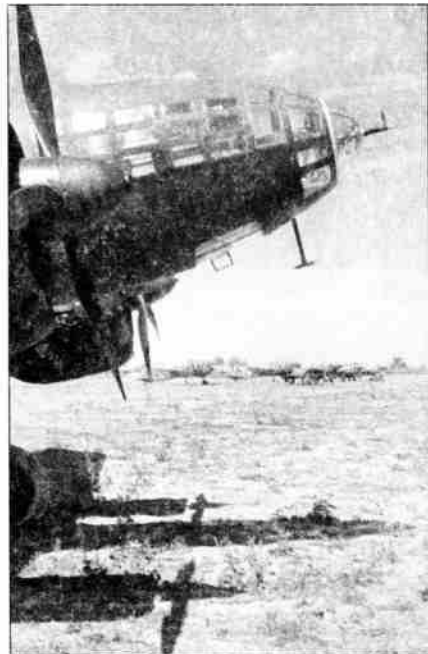
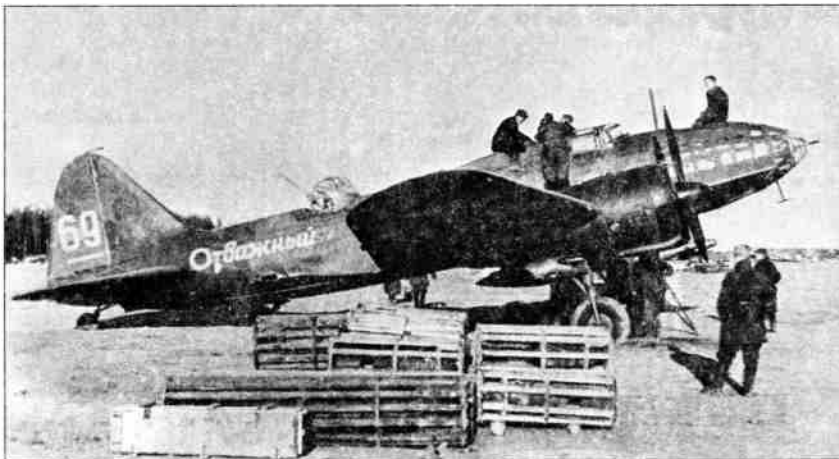
дусматривавший минирование Керченского пролива. Первый вылет по данному плану состоялся в ночь на 26 февраля, затем, за вычетом нелетных дней, минирование продолжалось в течение всего марта. Для полетов использовался аэродром подскока в Геленджике, с которого выделенная для минирования четверка «ильюшиных» в течение ночи могла совершить два-три вылета. Постановки обеспечивались гидросамолетами МБР-2, которые пытались подавить зенитные прожектора противника, стоявшие на обоих берегах пролива. Всего до конца марта самолеты выставили в проливе 44 якорные АМГ и 21 донную А-1-4. Следует отметить, что, надеясь на скорое освобождение Тамани, командование ЧФ приказало ставить АМГ с самоликвидаторами на сроки от 10 часов до 10 суток, а прибор кратности на британских минах — на первый импульс. Несмотря на низкую противотральную устойчивость подобных заграждений, они имели неплохой успех. 9 марта у Еникале погибла БДБ «F 371». 14 марта у знаменитой ныне косы Тузла затонула после подрыва «F 136», а на следующий день — «F 475». Кроме того, ряд плавсредств получил повреждения. Немцам пришлось серьезно озаботиться противоминной обороной пролива, подтянув сюда дополнительные силы зенитной артиллерии, кораблей и самолетов-тральщиков Ju-52 из эскадрильи 3/MSGr 1. Самое отрадное это то, что в ходе минных постановок в I квартале мы не понесли никаких потерь. Вообще же боевые потери полка за обозначенный период составили всего три машины, ранее уже упомянутые в тексте. Небоевые оказались большими и составили четыре машины. Бились как молодые летчики, так и опытные, которые, по-видимому, просто не выдерживали интенсивной боевой нагрузки. Пополнение перекрыло потери и составило 13 новеньких машин, полученных с завода №23.

Апрель 43-го на Черном море был отмечен многочисленными нелетными днями, вследствие чего интенсивность действий полка заметно снизилась. На высоте 300 м висела 10-балльная облачность, поэтому посылать на поиск судов противника ударные самолеты просто не имело смысла. За месяц состоялось всего 116 вылетов, в первую очередь на разведку (50) и нанесение бомбовых ударов (43). Такое большое число вылетов на разведку не было случайным — в том месяце командование ЧФ впервые решило провести операцию на коммуникациях противника у западного побережья Крыма, где действия авиации были бы плотно увязаны с действиями подводных лодок. К 15 апреля в треугольнике Констанца — Одесса — Севастополь были развернуты подводные лодки «М-35», «Щ-209», «С-33» и «М-112», имевшие задачу всплывать в определенные часы для приема разведданных с самолетов-разведчиков о движении конвоев противника. В случае обнаружения лодки имели право покидать свои позиции для нанесения ударов, одновременно командование 5-го гмтап должно было посылать для удара находившуюся в готовности группу торпедоносцев и бомбардировщиков. На практике все получилось далеко не так гладко. 17 апреля был обнаружен первый конвой, но лодки получили данные о его движении с большим запозданием и участия в ударе принять не смогли. В воздух поднялась пятерка «ильюшиных», два из которых имели торпеды, а остальные — бомбы. Дело в том, что командование ВВС ЧФ и полка уже давно подозревало, что большинство встречаемых в море целей типа барж и мел-

ких плавсредств слишком «малы» для торпед, и единственным средством для поражения их остаются бомбы. В 12.05 в районе мыса Симеиз был обнаружен конвой. Каково же было удивление летчиков, когда вместо «обещанных» разведчиком транспортов их взгляду предстали две БДБ и четыре сторожевых катера. С учетом этого неудивительно, что успеха не добились ни низкие торпедоносцы, ни бомбившие со средних высот бомбардировщики. Единственное, чего удалось добиться последним, так это повредить буксирную

Изменение численности Ил-4 в ВВС ЧФ в 1943 г.

Квартал	К началу квартала	Подача	Потери боевые/ эксплуатационные	Отвод (списание)
I квартал	15	13	3/4	-
II квартал	21	7	7/1	-
III квартал	20	9	6/3	-
IV квартал	20	15	3/1	4
Итого		44	19/9	4



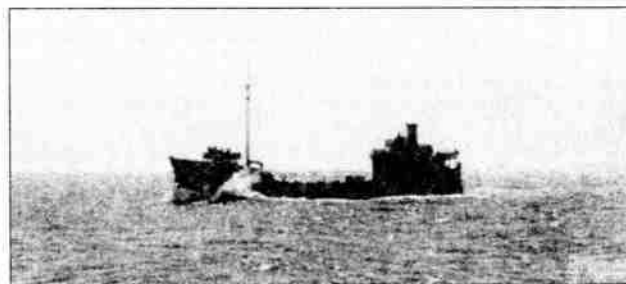
Ил-4 5-го гмтап на полевом аэродроме (фото из архива Г.Ф. Петрова)



сцепку между дунайским теплоходом «Хайнбург» и тащившимся за ним лихтером. Увы, не обошлось без потерь. На обратном пути южнее Анапы был вынужден приводниться поврежденный зенитным огнем торпедоносец старшины Литвякова. Интенсивные поиски, осуществлявшиеся в течение двух суток, результатов не дали... Последующие действия в ходе совместной операции имели еще меньший успех. Лишь один-единственный раз — 23 апреля — подводной лодке «Щ-209» удалось использовать данные, поступившие от разведчика и перехватить конвой. К сожалению, все, что удалось командиру субмарины капитан-лейтенанту Иванову, так это помахать вслед удаляющимся судам — они уже проходили расчетную точку встречи. На следующий день на перехват другого конвоя вылетела пятерка Ил-4, но ей не удалось обнаружить цель, после чего бомбардировщики отбомбились по Ялте, а торпедоносцы приземлились с торпедами. 25-го командование ЧФ дало приказ о прекращении операции. Ее нельзя считать совершенно неудачной. В ночь на 20 апреля подводная лодка «С-33» смелой атакой из надводного положения отправила на дно румынский транспорт «Сучеава» (5695 брт), но сделано это было вне какой-либо связи с оперативными замыслами командования. В то же время участие 5-го гмтап в операции обусловило полное прекращение действий по плану минной войны и снижение числа вылетов торпедоносцев в течение месяца до десяти. Кроме уже упомянутых случаев, они участвовали в атаке конвоя 10 апреля. В тот день в районе Евпатории пара торпедоносцев и пара бомбардировщиков атаковала

Минакова. Экипаж успел посадить и покинуть машину, а аэродромные службы — потушить самолет.

Из действий бомбардировщиков в апреле стоит упомянуть лишь о налете девятки Ил-4 на Севастополь 30 апреля. Снижение вдвое по сравнению с предыдущим налетом состава атакующей группы не могло не сказаться на результатах удара — реально они отсутствовали. Тенденция к снижению уровня организации бомбовых ударов имела место и в дальнейшем. Так, 2 мая на Севастополь послали два Ил-4, а после того, как выяснилось, что из-за погодных условий они с заданием не справились, еще четыре. Долетели два (остальные вернулись из-за метеоусловий и неисправностей), но и они не выполнили задачу, поскольку из-за ошибки штурман ведущего самолета при



Германский танкер «Продромос»

прицеливании все бомбы упали в море. На следующий день командование послало шестерку «ильюшиных» на Констанцу. Два повернули с полпути, обнаружив неисправности. Удар, произведенный с высоты 2800 м, успеха не имел — все бомбы легли в воду, зато зенитчики эсминца «Реджеле Фердинанд» сбили неосторожно снизившийся «ильюшин» капитана Зайцева, посланный вслед за ударной группой для фотоконтроля. В «Отчете ВВС ЧФ за май 1943 г.» как один из главных недочетов в работе отмечалась «плохая организация боевых вылетов, слабая подго-



A-20В 36-го дбап в групповом полете (фото из архива Г.Ф. Петрова)



товка экипажей, материальная часть в частях ВВС остается по-прежнему на низком уровне, в связи с чем бомбардировочные действия крайне не эффективны». В то же время главная причина малой эффективности так и оставалась не вскрытой. Увы, даже к концу второго года войны наши авиационные командиры не понимали разницы между эффективностью налетов мелкими и крупными силами. То, что мелкие налеты можно было производить гораздо чаще, фактически ничего не меняло. Такие налеты, как правило, производились по раз и навсегда отработанному шаблону, который очень легко «вычислялся» противником. Далее следовало принятие ответных мер, в результате которых наши удары в лучшем случае полностью утрачивали эффективность, в худшем — сопровождалась жестокими потерями.

Следует отметить, что начиная с конца апреля в решении задач, связанных с бомбардировкой объектов в дневное время, пилотов 5-го гмтап сильно потеснили их коллеги из 36-го дальнебомбардировочного полка. Как мы помним, эта часть еще в конце 1942 г. была выведена в резерв для доукомплектования и перевооружения. В период со 2 по 18 января 1943 г. полк вернулся из Казахстана в Грузию, где на аэродроме Джандар-Гель приступил к освоению импортных самолетов «Бостон-3» (так у нас называли А-20В и А-20С), получаемых по ленд-лизу через Иран. Фактически часть предстояло сформировать заново: старых экипажей почти не осталось, новые — выпускники училищ и летчики с ТОФа — пороха не нюхали. Сложность формирования усугублялась переводом 36-го дбап на трехэскадрильный штат и отсутствием опыта эксплуатации «Бостонов» в авиации ВМФ. За три месяца экипажи успели более-менее закончить отработку индивидуальных упражнений по курсу летной подготовки и только приступили к подготовке в масштабе подразделений. Ни один из самолетов не прошел дооборудования торпедными мостами и ни один из экипажей не был обучен торпедометанию, по крайней мере на данном типе самолета. Тем не менее командование больше не могло держать в тылу укомплектованный полк. 25 апреля 36-й дбап перебазировался на аэродром Алахадзи, параллельно получив задачу закончить отработку учебных задач в ходе боевых действий. 30 апреля 12 «Бостонов» бомбили Феодосию, открыв таким образом второй этап действий полка на данном театре. В мае полеты на бомбардировки портов и плавсредств в море были достаточно интенсивны. Из 194 вылетов на данный вид деятельности приходилось 166. Материалы противника числят за «Бостоном», по меньшей мере, одну победу — 30 мая: в результате двух последовательных ударов пятью машинами по небольшому конвою в районе Судак на дно пошел нефтеналивной лихтер «Нетти» (1370 т).

Собственные потери составили два самолета. Один из них 5 мая погиб в противоборстве с вражескими торпедными катерами, встреченными на обратном пути после выполнения задания по бомбежке Ялты. Должно быть, окрыленные тактико-техническими характеристиками новой машины, летчики решили протурмовать катера, которые своими действиями на наших коммуникациях весной 1943 г. стали настоящей притчей во языцех для штаба ЧФ. Ничего хорошего из этого не вышло. Другой «Бостон» спустя четыре дня был сбит истребителями.

В 5-м гмтап продолжались вылеты комбинированных групп торпедоносцев и бомбардировщиков на коммуникации противника. 7 мая группа из четырех самолетов безуспешно атаковала прорыватель минных заграждений у Евпатории, спустя два дня другая не смогла добиться успеха при атаке небольшого немецкого конвоя у мыса Айтодор. Единственный входивший в



Командир 2-й эскадрильи 5-го гмтап майор Минчугов Дмитрий Михайлович. Погиб в бою 14.5.1943, удостоен звания Героя Советского Союза посмертно

состав группы торпедоносец оторвался от бомбардировщиков и вышел в атаку на 5 минут раньше. Встреченный огнем зенитных автоматов, он сбросил торпеду, прошедшую в 200 м позади конвоя. Подобная «эффективность» не осталась незамеченной штабом ЧФ. В «Заключении штаба ЧФ по боевой деятельности ВВС ЧФ за II квартал 1943 г.» в разделе недочетов отмечалось:

«3. Не отработан поиск кораблей противника при вылете по данным воздушной разведки, что приводило к пустым полетам и ударам по запасным целям. Решение на удар принимается с опозданием, в результате время, выгодное для удара, упускается. При ударе по пунктам со слабой зенитной обороной, бомбометание производится с больших высот, с малым результатом. Зажигательные авиабомбы применяются недостаточно. Результаты бомбовых ударов не всегда фотографируются.

4. Малая эффективность работы самолетов торпедоносцев. Из 8 произведенных торпедных атак ни одна торпеда в цель не попала. Причина:

а) Слабая тактическая подготовка летного состава.

б) Торпедоносцы не использовались в сумерки.

Не отработано взаимодействие торпедоносцев и бомбардировщиков».

Еще 7 мая начальник штаба флота контр-адмирал Елисеев передал в штаб ВВС приказание командующего флотом подготовить для действий на коммуникациях группу из четырех

Командир 3-й эскадрильи 5-го гмтап майор Черниенко Георгий Георгиевич. Удостоен звания Героя Советского Союза 24.7.1943



торпедоносцев, а до того включить в состав ударных групп только бомбардировщики. Это указание оказалось весьма своевременным. Дело в том, что еще в конце апреля группа ветеранов полка, включавшая таких известных летчиков, как майоры Чумичев, капитаны Козырин, Бесов и Василенко, была переведена на Тихоокеанский флота. Вместо нее на ЧФ прибыла очередная группа необстрелянных тихоокеанцев. Для подготовки их к боевым действиям в реальных условиях требовалось время, а его-то как раз обычно и не предоставлялось. В результате почти на два месяца вылеты с торпедами прекратились. Все ударные группы стали чисто бомбардировочными, что, правда, не особенно отразилось на результатах налетов. Фактически их не было, чего нельзя сказать о потерях. Самой болезненной оказалась гибель командира 2-й эскадрильи полка майора Минчугова. 14 мая во главе пятерки самолетов он вылетел для атаки конвоя БДБ, шедших из Ялты в Анапу. Баржа ожесточенно отстреливалась. Одна из очередей из зенитного автомата попала прямо в бомбоотсек самолета, когда он заходил на цель. Бомбардировщик исчез в огненной вспышке. За два месяца до рокового вылета участник войны с первого дня Дмитрий Минчугов был представлен командованием к награждению званием Героя Советского Союза. Оно получилось посмертным*... В тот же день с разведки не вернулся самолет мл. лейтенанта Соловьева. Спустя восемь дней при выполнении аналогичной задачи пропал без вести экипаж ст. лейтенанта Шевченко. Оба они, как представляется, стали жертвами истребителей противника, которые весной 1943 г. в период воздушного сражения над Кубанью резко активизировали свою деятельность.

В мае самолеты 5-го гмтап возобновили полеты на минные постановки. Сначала они осуществлялись в счет реализации старого плана по минированию Керченского пролива (при этом 24 и 25 мая в Таманском заливе три мины А-1-4 выставили «бостоны» 36-го дбап), но после указаний Наркома ВМФ были перенесены на северо-западный район Черного моря. В первую очередь минированию подвергались судоходные устья Дуная, а также район порта Сулина, где грузы для фронта перегружались с речных судов на мореходные. Впервые мины там были поставлены в ночь на 24 мая — тройка Ил-4 поставила шесть английских донных мин. Спустя двое суток состоялась первая постановка в Днепровско-Бугском лимане. Всего в мае самолеты 5-го гмтап выставили 20 мин в плановых районах и еще две мины в запасном районе — Севастопольской бухте. Внезапный перенос усилий на тыловые коммуникации противника увенчался полным успехом. Уже 26-го — через два дня после первой постановки — на mine у Килии погиб румынский пароход «Измаил» (1200 т), а спустя сутки — пассажирский пароход «Михай Витежул» (1000 т). Потери на майских заграждениях продолжались и в начале июня, когда в районе Исаки погибли баржа «Дунареа» и два лихтера. ВВС ЧФ в это время сделали очередной перерыв в минной войне, возобновив ее только во второй половине месяца. Снова минировался Дунай, Днепровский лиман, подходы к Сулине и к Констанце. К тому времени противник уже стянул в устье Дуная тральные силы, а также части зенитной артилле-



Ил-4 5-го гмтап в полете, 1943 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)

* Тем же указом от 24.7.1943 высшей государственной награды были удостоены командир 3-й эскадрильи полка майор Г.Г. Черниенко и штурман полка майор А.Ф. Толмачев.

Минные постановки МТА ЧФ в 1943 г.

Месяц	Число вылетов Ил-4+А-20	Керченский пролив	Дунай и район Сулины	Районы постановок Днепро-Бугский лиман	Днестровский лиман	Севастополь	Констанца	аварийно в море и на сушу	Боевые потери
1.43	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.43	18+0	3 А-1-4, 14 АМГ	-	-	-	-	-	-	-
3.43	48+0	18 А-1-4, 30 АМГ	-	-	-	-	-	-	-
4.43	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.43	10+4	7 А-1-4	8 А-1-4	8 А-1-4	-	2 А-1-4	-	-	-
6.43	33+0	-	18 А-1-4, 8 АМГ	4 АМГ	-	-	10 АМГ	1 АМГ	-
7.43	26+0	-	22 А-1-4, 5 АМГ	-	6 АМГ	1 АМГ	1 АМГ	-	-
8.43	35+0	-	14 А-1-4, 7 АМГ	2 А-1-4	12 АМГ	2 А-1-4	-	6 А-1-4	1
9.43	21+7	-	26 А-1-4	7 А-1-4	-	-	-	-	1
10.43	4+0	-	-	8 АМД-500	-	-	-	-	-
11.43	17+0	-	-	12 А-1-4	-	16 АМД-500	-	-	-
12.43	4+0	-	-	6 А-1-4	-	-	-	2 А-1-4	-
Итого	216+11	28 А-1-4, 44 АМГ	88 А-1-4, 20 АМГ	35 А-1-4, 4 АМГ, 8 АМД-500	18 АМГ	4 А-1-4, 1 АМГ, 16 АМД-500	11 АМГ	8 А-1-4, 1 АМГ	2

рии. Наши успехи прекратились, правда, не было и потерь. Для того чтобы гибель судов противника продолжалась, следовало осуществлять постановки в совсем иных масштабах, что, конечно же, было не по силам одному полку. Чтобы подвести окончательный итог деятельности 5-го гмтап в мае, следует заметить, что его самолеты совершили 73 вылета, в т.ч. 28 — на бомбовые удары, 26 — на разведку, 3 — на торпедные удары, 10 — на постановку мин, 2 — на выполнение спецзаданий и 4 — на прикрытие кораблей. Потери, как уже указывалось ранее, составили четыре «ильюшина».

Боевая работа в июне в целом по своему характеру повторяла майскую — многочисленные вылеты на разведку, дневные бомбовые вылеты против конвоев и ночные по портам. Параллельно проходило обучение торпедным ударам, что позволило к 1 июля иметь в составе части 23 обученных низкому торпедометанию экипажа из 25. Начались занятия по низкому торпедометанию и в 1-й эскадрилье 36-го дбап, однако закончить их удалось лишь к началу августа. 29 июня после длительного перерыва пара Ил-4 вылетела на «свободную охоту» с торпедами, но целей не обнаружила. Бомбардировщикам в море удалось добиться определенных успехов. 2 июня пятерка «ильюшиных», ведомая лейтенантом В.И. Минаковым, повредила прямым попаданием ФАБ-100 с горизонтального полета немецкий каботажный теплоход «Хайнбург» (378 брт), следовавший в составе небольшого конвоя у мыса Тарханкут. Спустя 10 дней почти в том же районе пятерка «Бостонов», ведомая майором Луниным, с высоты более 2000 м смогла добиться двух попаданий в немецкий транспорт «Биргит» (1971 брт). Судно загорелось и вскоре затонуло. Весьма примечательно то обстоятельство, что пара «Мессершмиттов», прикрывавших конвой (по-видимому, реально румынские IAR-80 49-й эскадрильи, базировавшейся в Евпатории), от боя уклонилась.

Довольно интенсивно велось минирование. Между 17 и 29 июня самолеты 5-го гмтап про-

извели с этой целью 33 самолето-вылета и сбросили 41 мину (в т.ч. одну аварийно) в устье Днепра, Дуная, на подходах к Констанце и Сулине. На одной из мин 2 августа в районе Очакова погиб лихтер «Пьерре», хотя нельзя исключить того, что он подорвался на старых оборонительных постановках 41-го года.

Потери 5-го гмтап в течение месяца составили три машины: мл. лейтенанта Воротынцева, не вернувшегося с воздушной разведки 12 июня, лейтенанта Минакова, потерпевшего аварию при посадке в тот же день, и лейтенанта Андреева, не вернувшегося с бомбардировки Керчи в ночь на 13-е. Впоследствии, после возвращения из плена, Андреев утверждал, что его самолет после выполнения задачи был таранен вражеским ночным истребителем, который после этого также упал в Азовское море. Утром пришедший за немецкими летчиками спасательный катер поднял из воды и Андреева — единственного спасшегося из экипажа Ил-4. В этом же вылете погиб и один «Бостон» 36-го дбап.

В III квартале деятельность торпедоносцев на вражеских коммуникациях заметно активизировалась, хотя общее число вылетов продолжало сокращаться. Добиться этой активизации удалось за счет сокращения боевой работы на сухопутном фронте — летом 43-го она осуществлялась лишь эпизодически, а с осени и вовсе сошла на нет. Так, в 5-м гмтап июле из 61 вылета на первом месте по интенсивности были минные постановки (26), на втором — полеты с торпедами (19), на третьем — дневные бомбоудары по кораблям в море или ночные по портам (14).

На воздушную разведку было совершено лишь два вылета. Такое сокращение было, очевидно, связано с появлением в составе ВВС ЧФ специализированного разведывательного полка, однако вскоре выяснилось, что при существующей системе, когда разведчики 30-го рап имели связь лишь со штабом ВВС ЧФ, полученные от них данные из-за большого опоздания не могли использоваться для организации ударов. В результате из 19 вылетавших торпедоносцев 17 вернулись, не обнаружив целей. Только в начале августа организация данного вопроса поднялась на удовлетворительную высоту. С этого месяца вылеты на «свободную охоту» прекратились, полностью уступив ударам по данным воздушной разведки. Вторым тактическим новшеством явился переход от групп торпедоносцев и бомбардировщиков из состава 5-го гмтап, к группам, организуемым из состава обоих минно-торпедных полков



Командир 2-й эскадрильи 36-го дбап майор А.М. Лунин

дивизии (в июле 63-я бабр была переформирована в 1-ю мтад). При этом роль торпедоносцев играли «ильюшины», роль бомбардировщиков — «Бостоны» 36-го дбап.

Вот лишь некоторые наиболее характерные примеры ударов, произведенных в III квартале 1943 г.

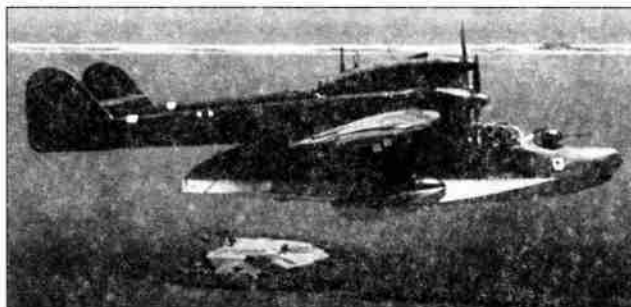
Вечером 6 июля воздушная разведка обнаружила конвой, идущий в Севастополь с запада. В течение ночи командование ЧФ попыталось развернуть для его атаки три подлодки, а утром организовать удары торпедоносцев и бомбардировщиков. Из лодок в атаку удалось выйти лишь «Щ-201» капитана 3 ранга П.И. Парамошкина. Командир, совершавший первый самостоятельный поход, дал залп из надводного положения на циркуляции, пытаясь поразить две цели. В этот момент он был замечен с румынского эсминца «Марасешти». Суда успели уклониться, а эсминец контратаковал субмарину глубинными бомбами и повредил на ней электромотор. Тем не менее считалось, что в результате атаки был поврежден один из транспортов (реально конвой включал румынский транспорт «Ардял» и болгарский «Варна»), который якобы был обнаружен утром, отставшим от каравана. Вылетевшая шестерка торпедоносцев цель не обнаружила, но это удалось пятерке бомбардировщиков. Несмотря на то что атака совершалась с высоты около 2000 м, вражеские зенитчики продемонстрировали хорошую меткость. Эсминец «Марасешти» сбил один Ил-4, транспорт «Ардял» — подбил другой, добытый румынскими истребителями. Погибли экипажи ст. лейтенантов Тункина и Васюкова. С коллегами из 36-го дбап все получилось поговорке: «Не было бы счастья, да несчастье помогло». Группа из пяти «Бостонов», ведомая капитаном Левашовым, не смогла обнаружить караван и на обратном пути отбомбилась по запасной цели — Ялте. В результате взрывов бомб немцы лишились БДБ «F 144» и катера, несколько плавсредств получили повреждения.

Вечером 18 июля самолеты 5-го гмтап атаковали конвой в 55 милях от мыса Лукулл. Сначала по нему безуспешно отбомбилась пятерка «ильюшиных». Спустя два часа для поиска цели в это же район прибыли торпедоносцы, пилотируемые лейтенантом Минаковым, ст. лейтенантом Бубликовым и капитаном Аристовым. Конвой был обнаружен, но атака не удалась. В момент выхода на боевой курс звено Ил-4 атаковал немецкий противолодочный гидросамолет BV-138. Он имел 20-мм пушку MG-FF в носовой турели, а такую угрозу слабовооруженные «ильюшины» не могли сбрасывать со счетов. Торпеды были сброшены неточно, а Аристов замешкался и не сбросил торпеду вовсе. При выходе из атаки он попал в дымку, потеряв и ведущего, и цель.

1 августа командир дивизии Н.А. Токарев приказал атаковать очередной караван силами четырех торпедоносцев Ил-4 и десяти «Бостонов» 36-го дбап. Сразу после взлета группы 5-го гмтап выяснилось, что самолет ведущего ст. лейтенанта Бабия неисправен. Группа тут же приземлилась на аэродроме. При посадке с машины лейтенанта Самуценко срезало ушко надделки торпедного моста, в результате чего торпеда оторвалась и упала на летное поле. При осмотре машины ведущего выяснилось, что один из элеронов заблокирован забытой техником струбиной... Пока разбирались, два оставшихся торпедоносца ушли на задание. Следующей случайностью стала встреча «Бостонов» с четверкой «Мессершмиттов» вскоре после вылета с Геленджикского аэродрома. Вместо отражения атаки в тесном строю «Бостоны» разлетелись кто куда. Один бомбардировщик оказался сбит, ос-



Пилот 5-го гмтап младший лейтенант С.М. Самуценко. Погиб в бою 19.4.1944



Немецкая летающая лодка BV 138

тальные в ходе боя сбросили бомбы и вернулись на свой аэродром. В результате караван атаковали только «ильюшины» Бубликова и Ковтуна. Летчики сблизилась с целью на небольшую дистанцию, но поразить ее не смогли. Лишь на охотнике «Ксантен» имелись раненные от пулеметного огня.

Случай 1 августа стал поводом для весьма «крутого» разбора на различных уровнях. В своем приказе «Об итогах боевой работы за июль 1943 г.» командующий ВВС ЧФ генерал-лейтенант Ермаченков отмечал: «Первая МТАД могла иметь результаты боевой работы значительно выше, а свои потери намного меньше, но, к стыду командования и штабов полков дивизии, имеет место огромное количество безобразных недостатков:

1. Боевая готовность неудовлетворительная, никакие нормативы при вылетах на боевые задания не выдерживаются.
2. Дисциплина и организация службы исключительно низкая.
3. Руководство и контроль боевой работы плохой.

Основная часть 5 ГАП — торпедоносцы, базирующиеся на Геленджик, по непонятным причинам доверены управлять командиром по разведке полка, не имеющему ни знаний, ни опыта и способностей.

4. Несмотря на требования приказов и наставлений, предполетная подготовка не организована и штабы ее не контролируют. 1 августа с/г экипажи для выполнения весьма сложной операции были подняты за 20 минут до вылета. Экипажи вылетели в спешке, без подготовки, ведущий с неснятой струбиной на элероне, в результате все экипажи сели вынужденно — операция сорвана.

5. Взаимодействие между торпедоносцами, бомбардировщиками и истребителями не организовано, штабы этим вопросом не занимаются, в результате дивизия имеет большие, ничем не оправданные потери.

6. Боевое управление остается на низком уровне. Связь работает плохо — часты случаи, когда вылетевшие на боевые задания самолеты не находят целей».

Весьма созвучным был и приказ командира 1-й мтад «Об итогах боевой работы за август 1943 г.»: «Недостатки в боевой работе: ...

3. Как правило, в 5 ГАП вылет самолетов производится с опозданием, сроки готовности не выдерживаются.

4. Определение угла упреждения и элементов движения кораблей летным составом (торпедоносцев) было отработано плохо, в большинстве случаев угол упреждения определяется большой.

5. В 5 ГАП боевое управление и организация КП не продуманы — боевые донесения, как правило, запаздывают на 30 — 1 ч 20 мин. Учет боевой работы в штабе полка отсутствует. Начальник штаба — гв. майор Колесин никаких мер к улучшению работы не принимает».

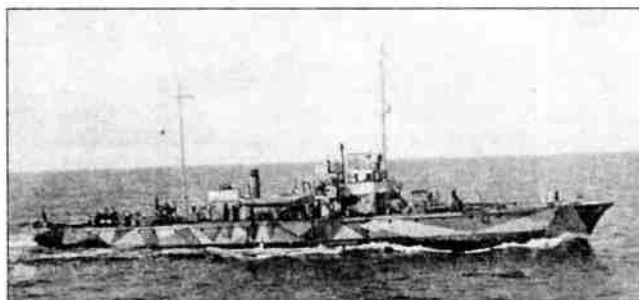
* Хотя 23.10.1943 майор Колесин был снят с должности, учет боевой работы в 5-м гмтап так и не был налажен вплоть до конца войны. Отсутствие журнала боевых действий, дела с боевыми донесениями и отчетов о боевой работе весьма затрудняет установление реальных обстоятельств большого числа боевых эпизодов.



Командующий авиацией ВМФ генерал-полковник авиации С.Ф. Жаворонков инспектирует часть ВВС ЧФ, 1943 г.

Утром 7 августа два звена торпедоносцев последовательно атаковали румынский конвой у Сулины. Первая тройка доложила о потоплении 3000-тонного транспорта, но на самом деле торпеды прошли вблизи канонерской лодки «Гикулеску». Вторая тройка, ведомая капитаном Аристовым (второй вылет в качестве торпедоносца), не имела даже видимого успеха.

Вряд ли такой исход боя удивляет. В отчете 1-й мтад за III квартал 1943 г. без лишних эмоций сказано: «Прицелом ПТН-5 [экипажи торпедоносцев] пользуются только для определения дистанции сбрасывания. Самолет на цель наводит сам летчик, он же определяет и вынос точки прицеливания». Иными словами, штурман не принимал участия в расчете элементов торпедной атаки, а связанный пилотированием летчик мог наводить лишь крайне примитивно — целился в форштевень. Попасть при таком способе прицеливания можно было лишь с pistolетной дистанции, а вражеские зенитки и истребители, как правило, не допускали этого. Так поступали не от «хорошей жизни», а потому, что у большинства экипажей штурманы имели лишь самую начальную подготовку, являясь «сержантами военной поры». Более опытные командиры и штурманы эскадрилий летали не часто, только в том случае, если эскадрилья вылетала полным составом, а этого-то, как правило, и



Румынская канонерская лодка «Думитреску»



Германский транспорт «Бой Федерсен», потопленный торпедоносцами 5-го гмтап 10.8.1943

не производилось. В конечном итоге своим приказом «Об итогах боевой работы за сентябрь 1943 г.» командир 1-й мтад полковник Н.А. Токарев приказал «5 ГАП к 10.10.43 установить на всех самолетах визеры для прицеливания летчиком, перенести кнопки сбрасывания на штурвал».

В следующий групповой удар 10 августа в составе экипажа Аристова вылетел замкомандира полка по политчасти майор А.Е. Забежанский. Всего тем вечером для выполнения боевой задачи в воздух поднялось шесть торпедоносцев и три бомбардировщика «Бостон», однако из-за

неполадок по одному самолету из каждой группы были вынуждены вернуться в Геленджик. По замыслу командования торпедоносцы должны были нанести удар двумя звеньями одновременно с бомбардировщиками. На практике все, конечно же, получилось иначе. Первыми атаковали лишь три торпедоносца первого звена — ведущий капитан Федорова, ведомые капитан Аристов и лейтенант Самущенко. Несмотря на наличие довольно подробных описаний боя в документах обеих противоборствующих сторон, до сих пор остается невыясненным целый ряд деталей. По немецким данным, конвой в составе транспортов «Бой Федерсен», «Варна», эсминцев «Реж-деле Мария», «Марашти», минного заградителя «Муржеску», канлодки «Думитреску» и трех немецких моторных тральщиков был в 19.35 (берлинское время) атакован тремя или четырьмя

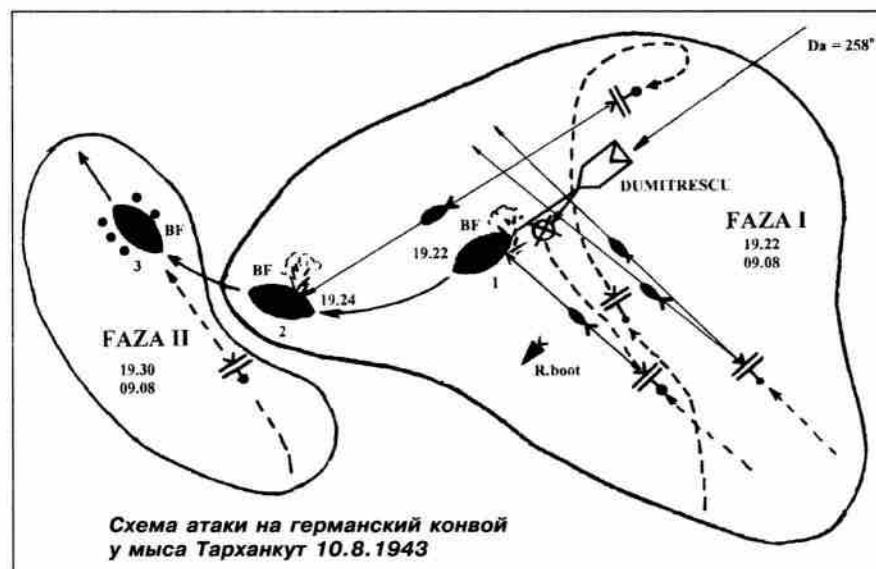


Схема атаки на германский конвой у мыса Тарханкут 10.8.1943

Ил-4, которые добились попадания двух торпед в самую крупную цель — «Бой Федерсен» (6689 брт; быв. советский «Харьков», потопленный немецкой авиацией в Николаеве в 1941 г., но поднятый и введенный в строй). При этом прямым попаданием 102-мм снаряда с канлодки «Думитреску» была сбита машина Аристова. В немецких материалах говорилось, что самолет был сбит на выходе из атаки, однако, по нашим данным, все было как раз наоборот. «Первая группа в составе трех торпедоносцев атаковала в сумерках ТР водоизмещением 6000 т, — указывалось в «Отчете 1-й мтад за III квартал 1943 г.». — Данные атаки: время 20.24, курсовой угол — 90 градусов левого борта, высота — 30 м, дистанция — 400 м, скорость самолетов — 250 км/ч. Сброшено по транспортам две торпеды. Экипажи наблюдали два взрыва. ТР перевернулась и затонул. Ведомый Ил-4 при подходе к цели был подбит огнем ЗА на высоте 100–150 м. Самолет упал в море и затонул». Таким образом, получалось, что торпедоносец погиб в самом начале атаки, еще до того, как снизился на необходимую высоту, и торпеды не сбрасывал. Два других снаряда, сброшенных Федоровым и Самущенко, последовательно поразили цель с разных бортов, в результате чего оказались затоплены расположенные в корме угольные бункеры и кочегарки. В 20.30, спустя восемь минут после атаки бомбардировщиков, поврежденное судно с высоты 1500 м пробомбила пара «Бостонов» 36-го дбап. По немецким данным, разрывы 16 ФАБ-100 легли у правого борта и вызвали затопление 6-го трюма. Последними, уже после наступления темноты, в 20.43 свои торпеды сбросило второе звено — ведущий Карбузанов и ведомый Скробов. При атаке самолеты потеряли друг друга. Спустя какое-то время ведущий сообщил, что из-за полученных повреждений он совершает посадку на воду южнее Ялты. Предпринятые на следующий день поиски результатов не дали... Вернувшись на базу, Скробов доложил, что наблюдал после атаки столб дыма, но реально успеха ему добиться не удалось.

Впрочем, и без этого судьба «Бой Федерсена» оказалась предрешена. Предпринятая немецким командованием спасательная операция успехом не увенчалась — утром 11 августа пароход затонул. Данный транспорт стал наиболее крупным судном, потопленным черноморской авиацией в годы войны, вторым и предпоследним успехом, одержанным нашими торпедоносцами на данном театре. К причинам победы следует причислить не только личное участие в атаке погибшего замполита, но и очевидные ошибки, допущенные немецким командованием. Зная из данных радиоперехвата, что караван обнаружен нашей воздушной разведкой, оно сочло возможным прекратить его истребительное прикрытие с началом наступления сумерек. Сумерки помогли торпедоносцам подойти незамеченными на сравнительно небольшую дистанцию, и предотвратить атаку одним зенитным огнем корабли охранения просто не успели. К сожалению, все это стало результатом случайного стечения обстоятельств, поскольку ничего подобного в дальнейшем не повторялось.

До конца квартала пилоты 5-го гмтап участвовали еще в шести групповых ударах по вражеским конвоям. Все они, за исключением последнего, о чем мы расскажем особо, напоминали друг друга. Как правило, удар осуществлялся силами одних низких торпедоносцев в количестве от двух до шести машин на основании предварительных данных воздушной разведки. Вот как пилот торпедоносца В.И. Минаков вспоминал о бое 19 сентября:

«Три экипажа торпедоносцев заступили в готовность. Ведущим назначен я. День серенький, дождливый, порывистый ветер гонит над аэродромом клочья облаков. Приказание на вылет поступает, как всегда, неожиданно: нанести удар по транспорту, следующему в составе конвоя в Севастополь.

Предварительное решение: атаковать цель с ходу, с разных направлений. Это позволит сковать маневр транспорта, сосредоточить зенитный огонь. Впрочем, бой есть бой. На месте все будет виднее.



Последние минуты транспорта «Бой Федерсен»

Стартуем. Справа от меня летит Дурновцев, слева Ковтун. Пилотирование машин на малой высоте затрудняет болтанка, однако ведомые держат строй уверенно. Подниматься не имеет смысла: скоро район цели.

Конвой обнаружили на встречном курсе. Сигналом подаю команду: разойтись для атаки! Сам, чуть задержавшись, захожу под углом тридцать-сорок градусов к направлению движения транспорта. Расчет на то, что, уклоняясь от атаки ведомых, он подставит мне борт.

Не тут-то было. Дурновцев и Ковтун оттянулись назад и продолжают лететь со мной. Не поняли команды? Под огнем зениток эволюциями самолета вновь указываю — атаковать с разных направлений. Они по-прежнему идут за мной.

Выйти из атаки и повторить все сначала? Нет, тут не полигон. Противовоздушная оборона конвоя издали разгадает маневр, и потерь не миновать.

Не знаю, как объяснили себе гитлеровцы наше намерение — торпедировать транспорт с носовых курсовых углов, но маневрировать не стали.

Довернув вправо, чтобы увеличить угол атаки, иду на сближение. Огонь усиливается. Подключаются «эрликоны», пулеметы. Сзади заходят два самолета противника, прикрывающие конвой. Сброс! Ведомые делают то же.

Транспорт круто поворачивает на торпеды. Наша ошибка очевидна.

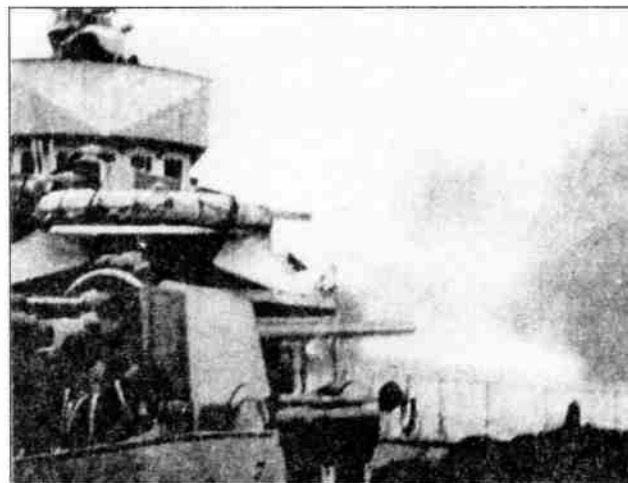
Маневрируя, выхожу из зоны огня. Досаде нет предела. Черт знает что! Будто за тем и летели, чтобы нам насажали дырок...

— Панов, доложи на командный пункт: цель уклонилась.

Пошлют других. Нельзя же позволять разгуливать по морю обнаруженному конвою.

На земле мрачно осведомляюсь у ведомых, почему не выполнили команды.

— Думали, групповой удар...



Румынский эсминiec «Реджеле Фердинанд» ведет огонь по советским торпедоносцам 5.9.1943

— А сигналы?

Пожимают плечами: не поняли, было не до того...

И ведь не новички, особенно Ковтун. Привыкли действовать по шаблону.

— Ну ладно, ждите. Научат вас понимать!

Меня — тем более. Как готовить подчиненные экипажи, разрабатывать предварительный замысел. Самонадеянность...

На следующий день на разбор прибыл недавно назначенный на Черноморский флот начальник штаба ВВС полковник Петров. Выслушал наши объяснения, сделал общие замечания по организации торпедных ударов.

Ясно: выводы в письменной форме.

Через день нас с Прилуцким (штурман в экипаже Минакова. — прим. М.М.) вызвали в штаб дивизии, ознакомили с шифротелеграммой. Указывались наши ошибки при атаке, делались серьезные предупреждения.

Самой собой, не остались без внимания и Ковтун с Дурновцевым.

Да, миновало то время, когда было простительно «мазать»...

К этому следует добавить, что, по немецким данным, безуспешной атаке подвергся конвой (теплоход «Эсте», прорыватели минных заграждений «Шпеербрехер 192», «Шпеербрехер 193», БДБ «F 573», «F 594», «F 559»), совершавший переход из Констанцы в Сулину. Следовательно, даже вылетая по данным воздушной разведки, торпедоносцы вышли на совсем другую цель. Второй момент, который вытекает из данного описания, — ведущий группы торпедоносцев не имел непосредственной радиосвязи с ведомыми и был вынужден пытаться управлять их действиями посредством эволюций. То есть самолеты были радиофицированы, но могли поддерживать связь только через стрелков-радиостов, что в условиях боя было весьма не оперативно. Возможность подключать самолетное переговорное устройство СПУ к радиостанции никто не реализовывал.

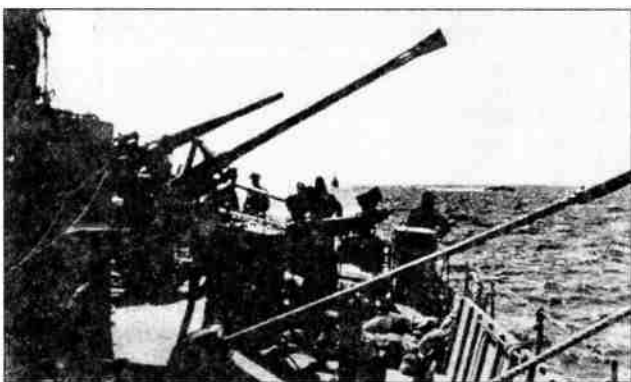
К концу квартала определенные изменения произошли в 36-м дбап. С июня 1-я эскадрилья майора Фокина приступила к отработке приемов низкого торпедометания. Поскольку учеба

происходила одновременно с выполнением боевых заданий, ее темпы оказались достаточно низкими. К концу сентября в полку имелось всего пять экипажей, обученных торпедометанию, правда, еще четыре к этому времени были уже потеряны.

Первый безрезультатный вылет двух «Бостонов» на «свободную охоту» состоялся 9 августа, но до конца месяца новых не последовало. В сентябре все полеты торпедоносцев части осуществлялись уже на основе предварительной воздушной разведки. Кроме того, группе торпедоносцев придавалось несколько машин в бомбардировочном варианте, обеспечивавших атаку бомбометанием с горизонтального полета.

Боевое крещение черноморских «Бостонов»-торпедоносцев состоялось 11 сентября. В этот день звено Фокина (четыре торпедоносца и два бомбардировщика) атаковало группу из трех охотников КФК 23-й флотилии, укомплектованных хорватскими экипажами. Слабо подготовленные в тактическом отношении, летчики приняли 100-тонные «военные рыболовные катера»** за 1500-тонные транспорты. Таким образом, изначально атака не имела смысла — поразить столь мелкосидящие цели торпедами невозможно. По той же причине не удалось добиться успеха и в двух последующих ударах — 16 и 18 сентября. В первом случае четверка «Бостонов» (впервые применялись только что полученные полком машины модификации А-20Ж) атаковала ту же самую группу ПЛО и хотя не добились торпедных попаданий, серьезно повредили три из четырех охотников пулеметным огнем. На «Uj 2301» вышли из строя оба двигателя, на «Uj 2304» — компас (на обоих охотниках вышли из строя 20-мм пушки), на «Uj 2305» — двигатель. Во втором — 18 сентября — «Бостоны» атаковали другую труднодоступную цель — тройку БДБ в районе Днестровского лимана. Хотя летчики наблюдали, как один из «3000-тонных транспортов» выбросился на берег, немцы потерь не понесли. Наша же сторона лишилась «Бостоном» ст. лейтенанта Триандафиллова, подбитого зенитным огнем. Самолет загорелся и упал в районе озера Шаганы, но пилоты в бессознательном состоянии был выловлен румынами и попал в плен.

Пытаясь повысить недостаточно высокую результативность, командование прилагало большие усилия по организации сосредоточенных ударов по конвоям одновременно несколькими группами самолетов. Одна из наиболее крупных попыток имела место 22 сентября. В тот день воздушная разведка обнаружила караван, шедший из Севастополя в Констанцу. Хотя первое обнаружение имело место еще в 06.10, удар состоялся лишь спустя 9,5 часов, когда суда подходили к мысу Оленька. Многочасовая подготовка не смогла предотвратить кучу накладок. Вылетевший для наведения «ильюшин» обнаружил другой конвой и пока его пилот разобрался в своей ошибке, израсходовал все горючее и вернулся на базу. Вместо запланированных для удара четырех низких и трех высотных торпедоносцев Ил-4 (первый случай применения на ЧФ), пяти бомбардировщиков и трех истребителей «Бостон» в воздух поднялись только три низких и один высотный торпедоносец, три бомбардировщика и два истребителя. Ударная группа без дальнейших происшествий настигла цель. По немецким данным, первой в атаку вышла тройка низких торпедоносцев. Их целью оказался румынский минный заградитель «Мурджеску», открывший эффективный огонь из 102-мм орудий и повернувший прямо на самолеты. Торпедоносцы не выдержали огня и освободились от своего груза на дистанции 4–5000 м. Один из пилотов торпеду не сбросил, резонно посчитав, что залп не



Румынский минный заградитель «Адмирал Мурджеску» отбивает налет советских торпедоносцев, 22.9.1943



* Минаков В.И. Командиры крылатых линкоров. М., 1981. С. 367–369.

** Проект КФК (Kriegsfishkutter = военный рыболовный катер) получил такое название в силу того, что базировался на типовом чертеже рыболовного катера, широко освоенного в производстве многочисленными мелкими верфями. В годы войны Кригсмарине получили более 1000 кораблей данного типа, произведенных на верфях Германии, Швеции и оккупированных стран. В зависимости от вооружения и технического оснащения КФК могли являться тральщиками, охотниками за ПЛ и сторожевыми.

имеет шансов на успех. Ведущий ударной группы капитан Саликов сбросил с высоты 700 м парашютную торпеду, однако на немецких судах этот факт остался незамеченным. В заключение свои бомбы (6 ФАБ-250) с высоты 1800 м сбросила тройка «Бостонов». Экипажи наблюдали взрывы на расстоянии не ближе 200 м от судов. Что заставило атаковать с такой высоты не понятно. Явно не зенитный огонь, который в тот момент был сосредоточен на низких торпедоносцах и позволил капитану Саликову атаковать с гораздо меньшей высоты. Возможно, отгадка кроется в следующей фразе из отчета 1-й мтад за IV квартал 1943 г.: «Наивыгоднейшей высотой бомбометания с горизонтального полета по плавсредствам противника является высота 2700—3100 м. С этой высоты прекрасно просматривается цель, угловое перемещение цели достаточно для того, чтобы точно прицелиться и осуществить боковую наводку. Как правило, автоматы до этой высоты не достигают и опасность от зенитной артиллерии — только от орудий». Иными словами, недостаточно подготовленным штурманам не удавалось прицелиться при быстром угловом перемещении цели, а опасность от огня зенитных орудий считалась большой «по умолчанию», даже без попытки учета конкретных условий. Возвращаясь же к удару 22 сентября, следует заметить, что в результате атаки торпедоносцев считалось поврежденным «судно в 3000 т», которое вскоре «переломилось и затонуло». Реально же конвой — минзаг «Муржеску», танкер «Продромос», тральщики «Р 165», «Р 205», охотники «У-2301», «У-2302», «У-2304» — никаких потерь не понес. Не понесли их и мы, хотя двум истребителям А-20 пришлось вступить в бой с двумя Fw-190 (реально — румынские IAR-80). По докладу экипажей, один из «фоккеров» был сбит.

Из немногочисленных вылетов в качестве бомбардировщиков следовало бы, пожалуй, отметить лишь дневной налет на Севастополь 26 сентября. Учтя предыдущие ошибки, командование 1-й мтад впервые решило нанести бомбовый удар по судам в Южной бухте всем составом дивизии. Накануне (точная дата не ясна, по-видимому, 23 сентября) воздушная разведка обнаружила и сфотографировала в бухте два крупных транспорта водоизмещением в 6000 и 10 000 т. Поскольку крупные вражеские суда на Черном море можно было пересчитать по пальцам, легко понять, какой ажиотаж это вызвало в штабе дивизии. К сожалению, к немедленному удару она оказалась не готова. Требовалось составить четкий план, отработать его с экипажами, проверить надежность работы дополнительных топливных баков у Пе-2 40-го бап, которые ранее с ними на такое расстояние не летали. То же касалось и «Аэрокобр» 11-го гиап, которым предстояло выступить в роли истребительного прикрытия (с лета в состав дивизии для сопровождения ударных машин ввели полк истребителей). Порядок нанесения удара предусматривал последовательное с небольшими интервалами бомбометание по намеченным целям семью группами бомбардировщиков (две группы Ил-4, три пятёрки «Бостонов» 36-го дбап, пятёрка и семерка Пе-2). Добиться выполнения намеченного было тем более нелегко, если учесть разницу в скоростях самолетов разных типов и ограниченность времени полета у Пе-2. В роли «застрельщиков» должны были выступить вылетавшие первыми «ильюшины». Первую четверку вел сам командир дивизии Н.А. Токарев со своим флагманским штурманом, участником первого налета на Берлин Героем Советского Союза П.И. Хохловым. Следующую вторую пятёрку вели комэск Лобанов и штурман эскадрильи Дуплий. Наличие большого числа опытных пилотов обеспечило почти точное выполнение плана, но не успех налета. Дело в том, что, когда в 14.59 26 сентября первая группа бомбардировщиков появилась над портом, вражеских судов на месте не оказалось. С учетом того, что между 23 и 26 сентября никаких крупных судов из Севастополя, по немецким данным, не выходило, остается предположить, что они сменили место стоянки или разведка ошиблась при расшифровке снимков. В результате удар пришелся практически по пустому

**Командир 3-й эскадрильи
5-го гмтап капитан Лобанов
Евгений Александрович.
Удостоен звания Героя Со-
ветского Союза 22.1.1944**



месту. В журнале боевых действий немецкого Адмирала Черного моря значится, что на Южную бухту сброшено с 19 самолетов (возможно, не все группы отбомбились по цели) около 50 бомб, нанеших незначительные повреждения портовым объектам. Погиб один немец из персонала порта. Наши потери оказались несколько большими. Огнем зенитной артиллерии был сбит Ил-4 ст. лейтенанта Скробова, который попал в немецкий плен, остальные члены его экипажа погибли. Не дотянул до родного аэродрома и один из Пе-2, а «ильюшину» Алексеева это удалось лишь с большим трудом. В этом бою счет оказался не в нашу пользу, но его опыт был учтен при организации масштабного удара по Констанце 20.8.1944.

Этот румынский порт также не остался без внимания нашего командования. В 14.30 27 сентября наша вездесущая разведка сфотографировала там четыре эсминца, три миноносца, вспомогательный крейсер «Дачиа» (полностью весь состав крупных надводных кораблей румынского флота), четыре подводки и четыре крупных транспорта. Вообще-то, обнаружение таких крупных сил в Констанце не являлось чем-то выдающимся — порт являлся не только главной базой германо-румынских ВМС на театре, но и единственным местом, где крупные корабли могли подолгу стоять в относительной безопасности от воздействия наших сил. Тем не менее с небывалой оперативностью был составлен довольно оригинальный план удара. Его необычность заключалась в выборе средства поражения — авиационных торпед для низкого торпедометания. Таким же способом производились знаменитые удары в гаванях Таранто и Перл-Харборе, но на советских театрах торпедную атаку по судам на внутреннем рейде осуществляли в первый и последний раз. Составители плана отдавали себе отчет в том, что добиться цели достаточно непросто. Дело в том, что сам рейд вытянут с севера на юг и отгорожен от моря т.н. «Большим молом». Для стоянки боевых кораблей использовалась обра-



Подготовка к боевому вылету. Слева направо: Ф.Н. Аглотков, М.М. Шильченко, С.А. Оссовский, Н.Д. Саликов, Ф.Д. Козырин (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Командование 1-й мтад и 36-го дбап. Слева направо: флагманский штурман 1-й мтад подполковник П.И. Хохлов, помощник командира 36-го дбап по летной подготовке полковник Ш.Б. Бедзиношвили, командир 36-го дбап подполковник А.Я. Ефремов, командир 1-й мтад полковник Н.А. Токарев, начальник штаба 36-го дбап майор Г.С. Пересада, 1943 г.



«Бостон» А-20В 36-го дбап готовится к вылету (фото из архива Г.Ф. Петрова)

щенная в сторону гавани стенка мола, так что со стороны моря корабли были надежно защищены. Заходить же с запада на восток значило пролететь на низкой высоте над самим городом, который, как следовало из опыта предыдущих лет войны, был весьма неплохо защищен зенитными батареями. В результате две из трех пар торпедоносцев решили направить на гавань с юга, правда, при этом цели проектировались бы на весьма остром угле, что серьезно уменьшало шанс попасть в них. Третья пара нацеливалась на транспорты, стоявшие внутри «Лесной гавани», и заход осуществляла со стороны моря. Седьмым самолетом группе придавался «Бостон», которому предстояло зафиксировать результаты удара аэрофотосъемкой. Составители плана учли и то, что противник имеет в районе порта радиолокационные станции, предписав экипажам за 100 км до цели снизиться до высоты 50—100 м. Понятно, что весьма важная роль уделялась достижению внезапности.

В заключение обсуждения плана необходимо отметить и еще один нюанс — выбор ведущего группы. Им стал командир 1-й эскадрильи 36-го дбап майор Фокин. Остальными являлись летчики этой же эскадрильи, укомплектованной «Бостонами» модификаций В и Ж (Бедзиношвили и Рыхлов пилотировали А-20В, остальные — А-20Ж). Выбор вполне законный, но получалось так, что в числе подчиненных майора на период операции оказывался только что назначенный заместителем командира полка полковник Ш.Б. Бедзиношвили. Бедзиношвили был достаточно известным в минно-торпедной авиации летчиком и в 1940 г. в течение нескольких месяцев командовал знаменитым балтийским 1-м минно-торпедным полком.

В конце того года он был снят за высокую аварийность и затем, вплоть до конца лета 1943 г., служил военным представителем на одном из авиационных заводов. Поскольку он сам рвался в бой и имел еще довоенную подготовку к низкому торпедометанию, командир 36-го дбап Герой Советского Союза А.Я. Ефремов назначил его ведущим первой пары. Получилось, что первой парой командовал Бедзиношвили, а всей группой и второй парой — Фокин. Такие сложности в организации неизбежно вели к сложным маневрам в воздухе, что в боевой обстановке явно не сулило ничего хорошего.

Утром план был доведен до исполнителей, а в 11.00 ударная группа вылетела из Геленджика. Полет проходил в соответствии с замыслом, но на подходе к базе случилась неприятность, возможность которой следовало бы предусмотреть заранее. Группа встретила немецкую летающую лодку BV-138, которая, по всей вероятности, осуществляла ближнюю разведку и поиск подводных лодок на подступах к ВМБ. В немецких документах нет указаний на то, что ПВО базы была поднята по тревоге после этого обнаружения, но это представляется весьма вероятным — уже на подходе к порту группа подверглась атаке пары румынских «Мессершмиттов» (безрезультатно обстреляли машину ст. лейтенанта Рыхлова с дистанции 1000—1200 м), а корабли открыли огонь, как только обнаружили группу.

Любопытное описание налета на основе документов бывшего противника составили румынские историки Н. Козлински и Р. Станеску. Вот как оно выглядит в авторизованном переводе историка В. Ниту: «28 сентября в 12.58 шесть ДБ-3Ф атаковали констанцкий порт и доки. Они прилетели на очень малой высоте, пытаясь избежать обнаружения германским радаром. Шесть бомбардировщиков летели строем фронта, пока не прошли над «Королевским гнездом» (название маяка в южной оконечности констанцкого мола), затем они сбросили свои торпеды и рассеялись. Наблюдалось четыре торпеды. Одна из них попала в мол, другая перелетела через эсминец «Ред-желе Фердинанд» и утонула без взрыва. Третья перелетела через эсминец «Мзресешти», упала в воду и также затонула, а четвертая пошла по направлению к плавучему доку, но затонула до того, как достигла его. Самолеты вели обстрел кораблей, и один моряк с подводной лодки «Марсуинул» был ранен (единственная потеря, понесенная румынскими подводными лодками во Второй мировой войне).

После сброса бомбардировщики разделились на две группы: два из них ушли на север, пролетели над городской ратушей и затем вдоль побережья, в то время как четыре других продолжили полет в западном направлении и затем повернули на юго-запад. Первыми орудиями, которые открыли огонь по самолетам, были орудия минного заградителя «Дачия». Ответ зенитной артиллерии оказался очень мощным и, в силу того что советские самолеты летели на малой высоте, также очень точным.



Мол и внутренний рейд Констанцы

Один ДБ-3ф упал в 2—3 км южнее Кумпаны. Было трое спасшихся, но в перестрелке с румынскими солдатами двое из них погибли (один румынский и один немецкий солдаты получили ранения). Только один летчик попал в плен. Другой самолет упал в черте хранилища «Стеауа Романа». Он попал в нефтяной резервуар, и спасшихся не было. Третий упал в море близ пляжа Вии. Тела членов экипажа были выловлены. У одного из них обнаружили письмо, в котором он отмечал свое решение принять участие в рейде, вызванном большой недавней потерей жены. В письме также высказывалась надежда, что атака окажется совершенно внезапной, как «снегопад летом». Четвертый бомбардировщик, по-видимому, сбили истребители в 15 км восточнее Констанцы.

Как любые односторонние данные, это описание содержит ряд как очевидных (например, тип самолетов), так и менее заметных неточностей, к тому же оно не вполне стыкуется с записями журналов боевых действий немецкого Адмирала Черного моря и Морского учебного командования «Констанца». Попробуем выяснить, что же произошло на самом деле, хотя сделать это весьма непросто, так как половина торпедоносцев на базу не вернулась.

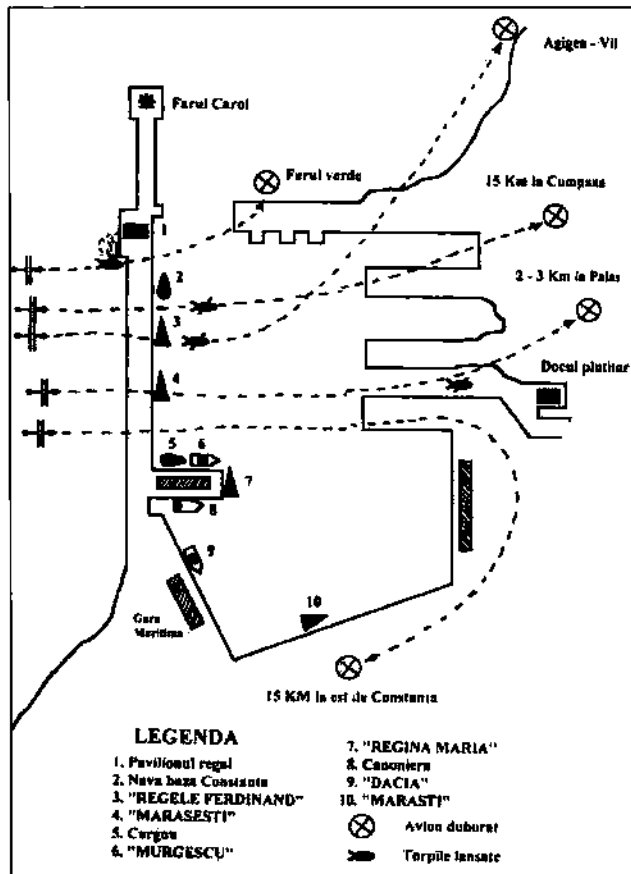
Первое, с чем пришлось столкнуться летчикам, это большая погрешность с выходом на цель в условиях длительного полета над морем на малой высоте. Одни летчики в этой ситуации решили атаковать с того направления, на котором случайно оказались, другие же, наоборот, маневрировали, чтобы занять правильную исходную позицию. Строй пар нарушился, а в условиях ожесточенного огня с земли экипажи наблюдали друг друга лишь в отдельные эпизоды.

Ведущий второй пары — Фокин обнаружил себя заходящим с востока на «Большой мол». Он моментально сориентировался в обстановке и решил атаковать крупный транспорт, стоявший в «Лесной гавани». Ход сброшенной им торпеды наблюдали с самолета ст. лейтенанта Рыхлова, но, по румынским данным, она затонула, не дойдя до цели. Далее Фокин пронесся над городом и, описав разворот на 180 градусов, ушел в сторону моря. Он стал единственным, кому удалось этот весьма рискованный маневр.

Ведомый Рыхлов оторвался от Фокина еще на подходе, по-видимому, в тот момент, когда его атаковали истребители. Он подошел к порту с юга, как это и было предусмотрено планом. Под бешеным огнем зенитных автоматов летчик наскоро прицелился в стоявший у широкой части мола эсминец (им оказался румынский «Реджина Мария») и сбросил торпеду. При выходе из атаки экипаж наблюдал взрыв в районе стоянки эсминца. Наблюдение в этот момент вряд ли отличалось точностью, поскольку в штурманской кабине А-20В разорвался зенитный снаряд. Штурман ст. лейтенант Ключинский получил осколочные ранения в руку, грудь и глаз. Свою торпеду он сбрасывал, истекая кровью. Впоследствии это дало основание к представлению его к званию Героя Советского Союза, которое было присвоено указом от 22.1.1944.

Ведущему 3-й пары ст. лейтенанту Рукавицыну, которому по замыслу следовало торпедировать транспорт в «Лесной гавани», напротив, пришлось атаковать со стороны южных ворот. Помня общий замысел, Рукавицын направил свою торпеду на «Реджину Марию». После сбрасывания торпеды на внутреннем рейде стрелок-радист наблюдал ее ход, а затем взрыв в северной части гавани. Вслед за Рыхловым Рукавицын прошел над северной частью города и, повернув вправо, ушел в море. Каким-то чудом его самолет вообще не получил ни одной царапины, тогда как «Бостоны» Фокина и Рыхлова имели 5 и 25 пробоин.

Судьбу трех остальных торпедоносцев можно установить лишь с определенной долей уверенности. По немецким данным, один из трех пропавших без вести «Бостонов», по-видимому из состава первой пары, при подходе к порту вступил в бой с возвращавшейся из пробного выхода в море немецкой подлодкой «U 9». Самолет выпустил по субмарине торпеду, которая взорвалась при ударе о каменистое дно, а сам, в



Налет торпедоносцев 36-го дбап на румынские корабли в Констанце 28.9.1943. Румынская схема

свою очередь, был обстрелян из 20-мм зенитного автомата. Два других атаковали с восточной стороны, причем один торпедировал мол, причинив ему незначительные повреждения, а другой сбросил торпеду над стоявшими рядом эсминцами «Марсешти» и «Редже Феердинанд», очевидно рассчитывая поразить нечто у западной стенки гавани. Самолетом, упавшим на нефтехранилище, по-видимому, стал А-20В, пилотируемый Бедзиношвили, поскольку тело полковника к противнику не попало. Загоревшийся в воздухе А-20Ж капитана Левашова сел на вынужденную у Кумпаны, и именно с его экипажем немцы вели перестрелку. «Бостон» мл. лейтенанта Дюкова упал в море у пляжа Вии, и тела членов экипажа с него были выловлены. Всего на трех самолетах пропали без вести десять человек, из которых, по немецким данным, в плен попало трое, по румынским — один. Возможно, эта разница объясняется тем, что немцы по горячим следам могли посчитать пленными весь экипаж приземлившегося самолета, а на самом деле в плен из него попал только стрелок-радист. К счастью, противнику не удалось организовать преследование истребителями рассеявшихся поврежденных машин, иначе могла пропасть без вести вся группа.

Тем временем, над Констанцей на высоте 5000 м кружил «Бостон»-фоторазведчик лейтенанта Маслова. Лейтенант подтвердил взрывы в «Лесной гавани» и в северной части рейда, но расшифрованные в штабе снимки утешения не принесли. Все корабли и суда остались стоять на своих местах, ни одно из них не имело видимых повреждений. Зато «за входными воротами» в 60—70 м находится пятно. Предположительно это место затонувшей из 6-ти одной сброшенной торпеды, которая отрабо-



Летчики 36-го дбап, удостоенные звания Героя Советского Союза за налет на Констанцу 28.9.1943: штурман звена старший лейтенант Ключин Алексей Степанович, командир звена старший лейтенант Рукавицын Владимир Павлович, командир звена капитан Рылов Александр Дмитриевич, командир 1-й эскадрильи майор Фокин Афанасий Иванович



тыкает на грунт, выбрасывая частицы последнего на поверхность воды». В то же время в выводах отчета о проведенной операции значилось, что «для установления результата атаки необходимы агентурные данные, так как воздушная съемка не может дать всех деталей повреждения». Торпедированными считались транспорт и эсминец. Спустя год после занятия Констанцы, казалось бы, все должно было выясниться, тем более что атакованной «Редже Малии» довелось получить название «Летучий» и поднять советский флаг. Тем не менее еще в изданной в 1950 г. «Хронике Великой Отечественной войны на Черном море» значится торпедированный майором Фокиным транспорт.



В чем же причина провала попытки устроить «Перл-Харбор» в Констанце? С потерей внезапности, обусловившей тяжелые потери авиаторов, все понятно. Но при более внимательном изучении выясняется, что налет и вовсе не имел шансов на успех. В «Лощи Черного моря» указывается, что глубины на рейде Констанцы не превышают 11–13 м. Теоретически авиаторов 45-36АН с металлическим стабилизатором АН-42 допускала сбрасывание на глубинах до 10 м, но при этом скорость сбрасывающего самолета ограничивалась 250 км/ч. В «Отчете о проведенной операции» все три летчика с вернувшихся самолетов докладывали, что сбрасывали торпеды, имея скорость 280 км/ч. Величина торпедного мешка при этом неизбежно увеличивалась. Почти наверняка все сброшенные торпеды после сбрасывания сильно ударялись о грунт, причем торпеда, выпущенная по «У 9» (а также почти наверняка торпеды, сброшенные Рыловым и Рукавицыным по «Редже Малии»), при этом взорвалась, другая — та, которую запечатлел Маслов, — зарылась в грунт и отработала на дне. Что же касается торпеды Фокина, то она не взорвалась и не застряла, но утонула, не пройдя и десятой части штатной дистанции, что может объясняться в первую очередь получением механических повреждений при ударе о дно. В результате единственным негативным для противника результатом удара стал взрыв на нефтехранилище, произошедший после падения самолета Бедзиношвили. Было это падение случайным или «огненным тараном», как об этом написал со слов Рылова В.И. Минаков, нам никогда не узнать...



Интересно отметить, что, несмотря на полный провал операции, все трое уцелевших пилотов торпедоносцев были удостоены высшей награды Родины. Напрямую с налетом на Констанцу представления связаны не были, но то, что их напи-

сали вскоре после удара, подтверждает тот факт, что уже в октябре А.И. Фокин получил назначение на должность командира эскадрильи Высших офицерских курсов ВВС ВМФ, а представление писалось еще в его бытность в полку, и факт участия в ударе там отмечался особо. Конечно же, у Афанасия Ивановича имелись и другие заслуги. Еще в 1941 г., будучи замкомэска 1-го мтап, он шесть раз летал бомбить Берлин, затем до января 1943 г. совершил еще несколько десятков вылетов для бомбежки морских и сухопутных целей. В 36-м дбап он совершил еще 35 вылетов, участвовал в двух торпедных атаках, и если не на море, то на суше нанес немалый урон врагу. В минно-торпедную авиацию он вернулся в конце октября 44-го с назначением командиром 9-го гмтап ВВС Северного флота. В 1953 г. он погиб при исполнении служебных обязанностей. Александр Рылов продолжал служить в 36-м дбап до мая 1944 г., Владимир Рукавицын — до конца войны. Все трое получили звание Героя Советского Союза одним указом от 16.5.1944.

Минная война в III квартале велась довольно интенсивно, хотя и с меньшим успехом, чем раньше. Самолеты дивизии осуществили с этой целью 82 вылета, выставили 32 мины АМГ-1 и 72 А-1-4. По объему минирования на первом месте продолжал оставаться Дунай, затем шли Днестровский лиман и подходы к Сулине. По-видимому, наиболее значимым их успехом стал подрыв утром 13 августа в районе Бугаза небольшого танкера «МТ 2» (425 брт). Судну удалось выбраться на отмель, благодаря чему позднее оно было отбуксировано для ремонта на одну из австрийских верфей, где в апреле 45-го стало советским трофеем. Кроме того, 21 сентября в устье Дуная погиб румынский буксир, а на следующий день — небольшой пассажирский пароход «Лидия». В этом квартале при минных постановках не обошлось без чувствительных потерь. 21 августа при взлете потерпел катастрофу Ил-4 командира 1-й эскадрильи полка капитана Осипова. Весь экипаж погиб. В ночь на 15 сентября не вернулся с боевого задания экипаж ст. лейтенанта Бабия. Его самолет был подбит над Дунаем зенитками. Покинуть горящую машину удалось только пилоту. Далее последовал плен, несколько попыток побега, лагерь смерти в Дахау, откуда Дмитрий был освобожден нашими солдатами весной 45-го...

Командование осталось не слишком довольным результатами, достигнутыми в III квартале. Весьма характерным представляется приказ командующего ВВС ЧФ «Об итогах боевой работы за август», где в разделе, посвященном 1-й мтад, написано буквально следующее: «В результате хорошо (слово «хорошо» от руки исправлено на «удовлетворительно»; правка здесь и далее, по-видимому, принадлежит самому командующему генерал-лейтенанту В.В. Ермакову. — прим. М.М.) организованной предполетной подготовки и продуманной организации боевых вылетов командование полков и дивизии добились высоких (слово «высоких» исправлено на «несколько лучших»). — прим. М.М.) результатов боевой работы». В аналогичном приказе за следующий месяц в разделе недостатков отмечалось: «1. Оперативная готовность частей низкая, особенно не выдерживается норма боеготовности торпедоносцев. Приказ командующего ЧФ от 25.12.42 за №00762 (приказ не найден; судя по контексту, приказом устанавливались нормы и сроки боеготовности полков и подразделений ВВС. — прим. М.М.) не выполняется».

В начале осени 43-го на остававшемся более года стабильным Черноморском театре стали происходить стремительные изменения. Связано это было в первую очередь с успешным наступлением советских войск на Кубани и в Левобережной Украине. Противник покидал прибрежные районы, оставлял порты, его старые коммуникации отмирали, появлялись другие. В начале октября был полностью эвакуирован Кубанский плацдарм, а вскоре войска 4-го Украинского фронта блокировали с суши Крым. 30 октября началась Керченско-Эльтигенская десантная операция войск Северо-Кавказского фронта и почти одновременно — наступление 4-го Украинского фронта через

Деятельность торпедоносцев ВВС ЧФ в 1943 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+А-20	Число с/в	Число самолето- атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Боевые потери при полетах на торпедные удары Ил-4+А-20
1.43	15+0	14	4	4	+ 2 ТР	+ 1 ТР	-
2.43	?	17	2	2	-	-	-
3.43	?	51	18	18	+ 1 ТР	-	1+0
4.43	21+0	10	4	4	-	-	1+0
5.43	?	3	3	3	-	-	-
6.43	?	2	-	-	-	-	-
7.43	20+0	19	3	2	-	-	-
8.43	?	30	19	19	+ 3 ТР, 1 СКР, = 1 ТР	+ 1 ТР	2+0
9.43	?	55	31	30*	+ 5 ТР, 1 ММ, = 1 ТР	-	0+4
10.43	20+6	42	20	20**	+ 2 ТР, 4 баржи, 1 ТЩ, 2 СКА, = 1 ТН	+ 1 БДБ	1+0
11.43	34+6	79	33	32	+ 6 ТР, 1 баржа, = 1 баржа	-	1+1
12.43	36+5	33	9	9	+ 2 ТР	-	0+1
Итого		355	146	143	+ 21 ТР, 5 барж, 1 ММ, 1 СКР, 1 ТЩ, 2 СКА, = 2 ТР, 1 ТН, 1 баржа	+ 2 ТР, 1 БДБ	6+6=12

Примечание. * В т.ч. 1 АВА. ** В т.ч. 5 АВА.

Сиваш с целью полного освобождения полуострова. Ударные силы фронтов, наступавших в предыдущие месяцы, оказались совершенно неудовлетворительно подготовлены к выполнению столь масштабной задачи. Расчет строился на том, что немецкое командование само будет эвакуировать Крым, а мы сумеем, ворвавшись «на плечах», нанести противнику новое поражение. Однако почти точно так же, как в начале года это произошло на Кубани, решением Гитлера планировавшаяся сухопутным командованием эвакуация была запрещена, а сам полуостров объявлен «крепостью». Немцы и их румынский союзник заняли жесткую оборону, прорвать которую нам тогда не удалось. В этих условиях главной задачей Черноморского флота стала морская блокада полуострова, к которой в полном объеме привлекались минно-торпедные полки 1-й мтад.

Особенно наглядно это видно из распределения самолетов-вылетов по задачам. Из 186 вылетов, осуществленных 5-м гмтап за IV квартал, 130 приходились на полеты торпедоносцев. На втором месте оказалось минирование (25 вылетов), на третьем (14) — ночные бомбовые удары по портам Крыма. 36-й дбап минно-торпедным в этот период так и не стал. Из его 164 вылетов на первом месте оставались бомбовые удары — 85 самолето-вылетов, в основном по портам Крыма, на втором — 38 с целью воздушной разведки. Полеты для торпедных ударов, а их было всего 27, осуществлялись исключительно по данным воздушной разведки. Увы, решительный поворот минно-торпедной авиации лицом к морю не оказался ознаменован резким увеличением результативности ударов. Этому видится две главные причины: во-первых, в условиях интенсивного движения на коммуникациях в северо-западной части Черного моря немногочисленная разведывательная авиация не успевала обеспечивать торпедоносцы необходимыми данными. Во-вторых, на снижение успехов, как это ни парадоксально, прямо повлияло перебазирование 36-го и 40-го авиаполков, а также части 30-го рап на расположенный в Северной Таврии аэродром Скадовск, состоявшееся в середине ноября. Только что наладившееся взаимодействие между частями 1-й мтад оказалось нарушено. Решением командования в 5-м гмтап возобновилась «свободная охота», которая составила 88 — более чем 2/3 от общего числа вылетов с торпедами. Результат был закономерен. В 71 случае самолеты возвращались, не обнаружив целей, 15 раз — из-за сложных ме-

теоусловий, по 3 раза из-за отказов матчасти или противодействия истребителей противника. Именно интенсивное противодействие, оказывавшееся вражеской ПВО, стало второй причиной снижения результатов. Как и на Северном театре, наличие рядом с коммуникацией линии фронта с находящимися вблизи нее аэродромами фронтовых истребителей позволяло противнику усиливать воздушное прикрытие караванов на опасном участке маршрута тогда, когда у него возникало подозрение, что они могут подвергнуться нападению. Записи в немецких журналах боевых действий, как правило, дают достаточно правдивую картину полетов наших торпедоносцев, составленную на основании данных радиоперехватов. В результате, когда ударная группа, состоявшая в большинстве случаев из 2—3 машин, оказывалась вблизи конвоя, на нее оказывались нацелены не только десятки стволов зенитных орудий, но и «Мессершмитты». Неудивительно, что, попав в подобные условия, наши летчики не спешили зазря расставаться с молодыми жизнями, а освобождались от торпед на дальней дистанции.

Всего в течение квартала «ильюшины» 5-го гмтап совершили 13 групповых и одиночных торпедных атак вражеских кораблей, в которых принимали участие 38 машин. Две не смогли использовать торпеды из-за повреждений или неполадок, остальные сбросили 31 45-36АН и 5 45-36АВА. Вот описание нескольких наиболее интересных боевых эпизодов:



Концерт фронтовой бригады в 5-м гмтап, 1943 г.



Группа «ильюшиных» 5-го гмтап в полете, 1943 г.

7 октября из Геленджика на основании предварительных данных самолета-разведчика вылетела группа из пяти Ил-4, ведомая ст. лейтенантом В.И. Минаковым. Конвой — танкер в 600—800 т в охранении 6 тральщиков и катеров — был обнаружен спустя 2,5 часа на полпути из Севастополя к Констанце. В соответствии с предварительным замыслом самолеты разделились и произвели удар двумя группами — высотной (Минаков и Дурновцев) и низкой. Дальнейшее описано в немецком донесении: «В 10.15 точке 44.50,5 с.ш./30.05 в.д. шедший западным курсом конвой (конвой состоял из танкера «Продромос» и пяти «раумботов» «R 165», «R 196», «R 204», «R 206» и «R 216». — прим. М.М.) обнаружил по правому борту три ДБ-3. Они осуществляли полет на высоте 50 м. С дистанции 3000 м был открыт огонь. С дистанции 2500 м сброшены три торпеды. Пароход «Продромос» сманивировал от торпед. Самолеты повернули направо и улетели на восток, сблизившись с конвоем на дистанцию 1500 м.

Одновременно с нападением низких торпедоносцев с кормы по правому борту нас атаковали два ДБ-3, летевшие на высоте 2000 м. Они сбросили на конвой две торпеды на парашютах (интересно отметить, что в первой радиогамме с лидера конвоя значилось, что на конвой сброшено три торпеды и две авиамины. — прим. М.М.). Место падения находилось в 1000 м на запад от парохода. Торпеды упали вертикально. Парашюты раскрылись на высоте около 1800 м. Длина торпед примерно 5 м. При встрече с водой парашюты отсоединились. Через 10 сек после падения на воду — один взрыв на грунте. Глубина моря — 45 м. Взрывное действие напоминает глубинную бомбу. Парашюты затонули. Пароход «Продромос» наблюдал четвертый торпедный след, шедший с востока. Точных данных о курсе торпед дать невозможно.

2 ДБ-3 продержались 5 минут, не атакуя, на высоте 3000 м на правой раковине конвоя. Затем улетели на восток.

Сбитый нет, но на одном низко летящем самолете наблюдалось попадание крупного снаряда.

Атаковавшие с высоты ДБ-3 были обстреляны только при нахождении над конвоем, т.к. были увидены слишком поздно. К вышеизложенному следует добавить только то, что взаимный ущерб был оценен обеими сторонами неверно: немцы не потеряли танкера и тральщика, как об этом утверждали наши пилоты, а мы не имели потерь и повреждений, даже несмотря на то, что над караваном торпедоносцы атаковала летящая лодка BV-138.

В последующие дни усложнившиеся погодные условия не позволяли применять ударные самолеты большими группами. На «охоту» летали парами. В 11.20 17-го одна из них, ведомая

капитаном Карпенко, наткнулась в районе мыса Тарханкут на многочисленный караван мелких суденышек, в центре которого шло 3000-тонное судно. В действительности немецкий конвой «Колумбус», состоявший в большинстве из БДБ 3-й десантной флотилии, паромов Зибеля и саперно-десантных катеров, входил в число отрядов, эвакуировавших немецкие войска с Тамани. Воспользовавшись туманной дымкой, торпедоносцы вышли в атаку, сбросили свой груз, после чего наблюдали два попадания в «транспорт» и даже сфотографировали его «потопление». Очевидно, неважная видимость помешала пилотам реально оценить результаты своей атаки. По немецким данным, шедшая по поверхности торпеда поразила корму баржи «F 418», на которой находился командир конвоя. Хотя потеря среди личного состава не было и немцам удалось взять корабль на буксир, восстанавливать его не стали, бросив на мелководье близ Ак-Мечети. Интересно отметить, что в те же сутки этот караван подвергся еще двум торпедным ударам — в 06.20 подлодки «С-31» и в 15.35 пятерки Ил-4, вылетевшей на основании донесения первой пары. Ни в одном из случаев успеха добиться не удалось, что еще раз подчеркивает случайность поражения мелкоосидающей БДБ торпедами, даже при минимально возможной установке углубления хода на 1 метр.

31 октября состоялась очередная, уже девятая (!!!) по счету с начала года встреча торпедоносцев с танкером «Продромос». На этот раз он совершал рейс из Севастополя в Констанцу в компании с транспортом «КТ 25» и четырьмя БДБ, под охраной охотника «Ксантен» и тральщика «R 208». В 09.30 он был обнаружен воздушной разведкой, после чего из Геленджика вылетело семь «ильюшиных», три из которых несли высотные торпеды. Вскоре из-за неполадок один из низких торпедоносцев был вынужден лечь на обратный курс. Следующей неприятностью стало то, что группы низких и высотных торпедоносцев потеряли друг друга. В конечном итоге обе они обнаружили караван, но с 40-минутным интервалом. Первыми атаковали высотные. Как и в прошлый раз, правила применения оружия оказались нарушены. Вместо того чтобы сбросить торпеды со средних высот с небольшим упреждением по курсу конвоя, шедшая на высоте 800 м тройка Ил-4 из-за сильного зенитного огня уклонилась от курса (кстати, с торпедоносцев велся интенсивный ответный огонь, которым был ранен один моряк на тральщике) и избавилась от своего груза на дистанции 3000 м от судов. Противолодочный BV-138 сбросил в точку приводнения торпед авиабомбы, после чего наблюдалось два сильных взрыва, а спустя некоторое время — только одна, к тому же шедшая по поверхности торпеды. Когда появились низкие торпедоносцы, конвой находился на стороже. Единственный барражировавший Bf-110 атаковал столь энергично, что вся тройка отказалась от атаки и, без сброса торпед, легла на обратный курс. Воздушный бой окончился безрезультатно. Пятерка «Бостонов» 36-го дбап (три торпедоносца и два бомбардировщика) вообще не смогла обнаружить цель, дошла до острова Змеиный (Фидониси), где атаковала транспорт и катер, стоявшие там на якоре. По-видимому, ими оказались какие-то рыболовные суда, поскольку в документах противника этот налет не нашел никакого отражения. Что же касается «заколдованного танкера» «Продромос», то в конечном итоге он все-таки был потоплен нашими, правда, произошло это только 9 мая 1944 г. в Севастопольской бухте, когда конвой, в состав которого он входил, попал под огонь советской полевой артиллерии.

Самый крупный торпедный удар, произведенный в течение квартала, имел место 15 ноября. Он также наносился на основании предварительных данных воздушной разведки, но, в отличие от боя 31 октября, командование решило произвести атаку силами одной группы низких торпедоносцев. В воздух

* «Продромос» входил в состав конвоев, атакованных торпедоносцами 26 марта, 10 апреля, 18 июля, 1 и 7 августа (7 августа — два раза), 22 сентября, 7 и 31 октября.

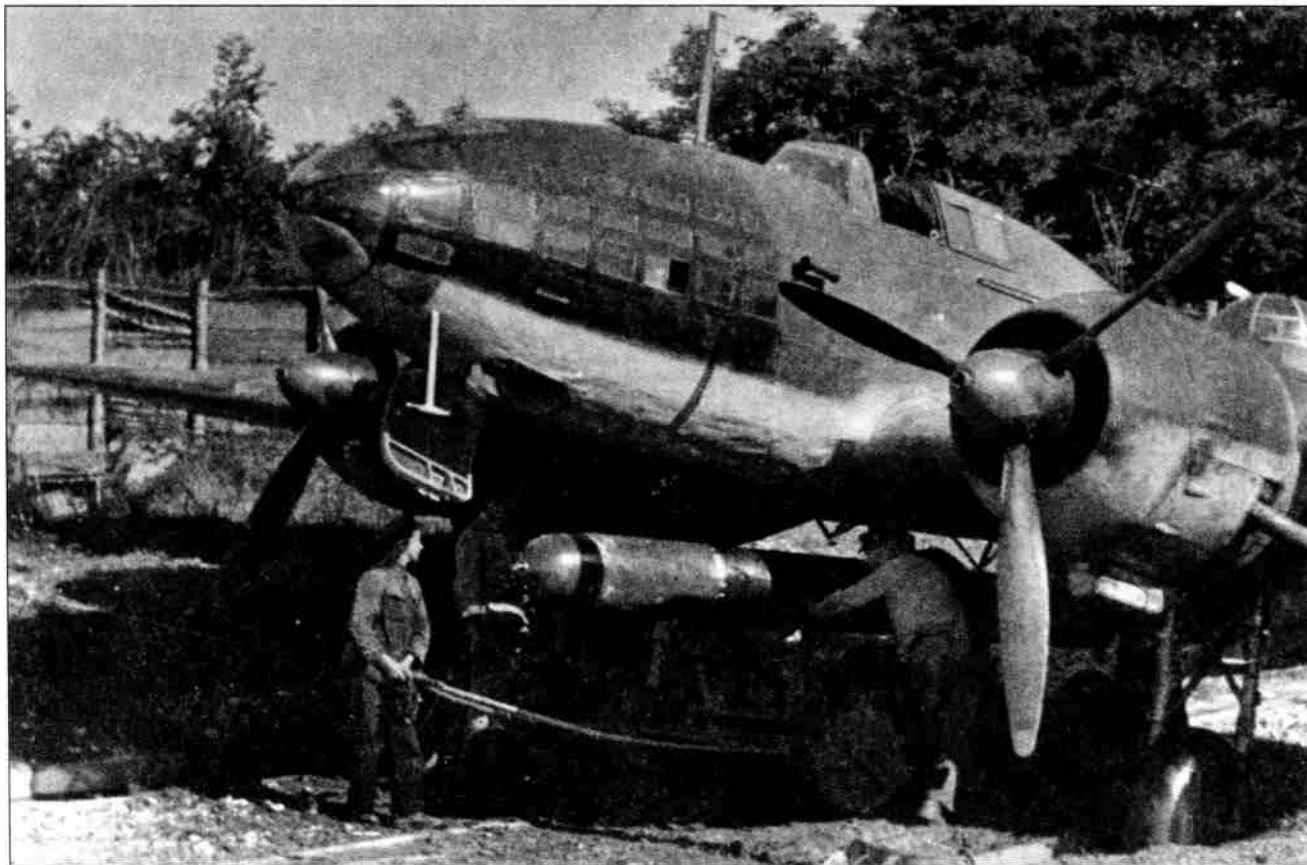
Румынский конвой в Черном море

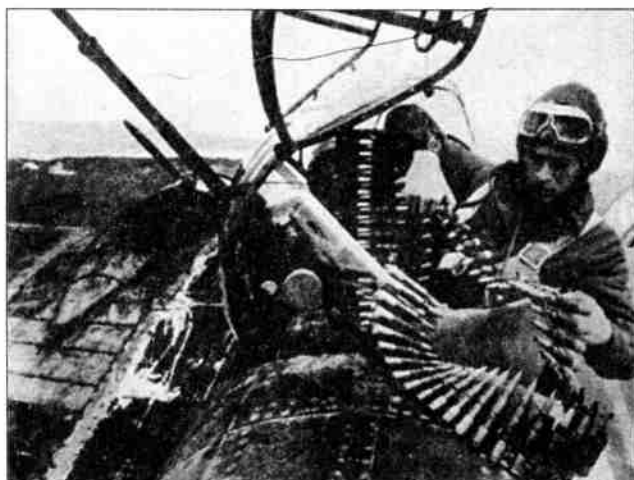
снова поднялось семь самолетов, и снова один из них почти сразу после взлета был вынужден вернуться на аэродром. Через три часа после вылета группа обнаружила конвой в районе мыса Бурнас. На этот раз он состоял из транспортов «Данубиус», «КТ 25» в охранении румынских канонерок «Стихи» и «Думитреску», немецких охотников «Розита», «КФК 11» и «КФК 12». По-видимому, обе противоборствующие стороны одновременно обнаружили друг друга, так что внезапной атаки не получилось. Ведущий группы капитан Лобанов развернул группу, обогнул конвой вне его видимости и повторно вышел на цель со стороны солнца. Весь этот 15-минутный отрезок времени на немецких и румынских кораблях энергично готовились к отражению налета. Когда в 14.35 торпедоносцы появились повторно, их встретил шквал зенитных снарядов и две летающих лодки «Блом унд Фосс». По докладом наших летчиков, им удалось сблизиться на дистанцию 300 м и поразить торпедами (один самолет из-за неисправности матчасти не смог сбросить торпеду) «3000-тонный транспорт». Увы, реально этого не произошло — в последний момент обоим транспортам удалось уклониться. Храбрость летчиков, пытавшихся сблизиться с целью на пушечный выстрел, была «вознаграждена» сбитием торпедоносца капитана Панина. Прибывший с Тихоокеанского флота летчик совершал свой четвертый боевой вылет, когда его настиг снаряд канонерской лодки «Думитреску». Объятый пламенем «ильюшин» пытался таранить корабль, но взорвался, не долетев 100 метров до цели...



19 ноября совершил свою последнюю торпедную атаку один из наиболее прославленных летчиков-торпедоносцев нашей морской авиации в годы войны капитан Б.С. Громов. Напомним, с первого дня войны он сражался в 1-м мтап ВВС КБФ, участвовал в знаменитом налете на переправы у Двинска. В сентябре того же года в составе звена капитана Гарбуза перебазировался на Северный флот, где стал одним из пионеров минно-торпедной авиации. В 1942—1943 гг. произвел лично восемь торпедных атак. Проблемы с дисциплиной в мае 43-го стали поводом для перевода в штрафное подразделение, после которого Громов был восстановлен в звании и в октябре переведен для дальнейшей службы в 5-й гмтап ВВС ЧФ. В тот день пара, ведомая Громовым, атаковала конвой в составе транспорта «КТ 25», канлодок «Стихи» и «Думитреску», охотников «Uj 305», «Uj 306» и двух дунайских тральщиков. Далее повторилась история, более-менее характерная для всех атак, произведенных при полетах на «свободную охоту»: ма-

Подвеска торпеды под Ил-4, 1943 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)





Стрелок-радист 5-го гмтап Н.С. Панов готовит оружие к бою, 1943 г.

шины встретил интенсивный зенитный огонь. Сблизившись с целью на 600 м (по немецкому донесению, на 2500 м), летчики освободились от торпед, а немецкие суда от них легко уклонились. С учетом дистанции атаки, противодействия в воздухе (конвой прикрывал один «Блом унд Фосс» и два «Мессершмитта») и возможных дымовых завес неудивительно, что пилоты ошиблись с высотой. Ошибку еще можно было исправить, но посадочное положение триммера предопределило встречу с землей на максимальной скорости... Кроме того, в течение этого же квартала был потерян Ил-4 лейтенанта Романенко, сбитый при атаке конвоя 19 октября, а также один самолет управления дивизии, сожженный в начале декабря немецкой авиацией на аэродроме Скадовска.

Заканчивая описание боевых дел Ил-4 5-го гмтап, необходимо остановиться на минных постановках. Как уже отмечалось, они в этом квартале были не слишком интенсивными. В октябре в течение всего одной ночи на 31-е четыре «ильюшины» сбросили восемь донных мин АМД-500 (первая постановка на Черноморском театре) у Очакова в Днестровском лимане. В ноябре летали в течение всего трех ночей (17 вылетов) и выставили 12 английских мин в устье Днепра и 16 АМД в Севастопольской бухте. В ночь на 5 декабря заграждение в Днестровском лимане пополнилось еще шестью донными минами. На поле у Очакова 22 октября погиб немецкий буксир «Мартин Вальнер», спустя четыре дня — БДБ «F 128». Увы, сильно преувеличивая результативность торпедоносцев, наше командование недооценивало важность минной блокады портов противника. Ее успехи, конечно же, были не слишком впечатляющими, но вполне сопоставимыми с затраченными усилиями.

Со второй половины квартала роль первой скрипки в торпедных ударах по противнику начал играть 36-й дбап. На 1 ок-

тября в этой части оставалось всего шесть «Бостонов» (по три «Бостон-3» и А-20Ж), имевших оборудование для торпедометания, и пять обученных экипажей (всего в полку 11 «Бостон-3» и 6 А-20Ж, 23 экипажа). Вследствие этого основной задачей стала бомбардировка портов южного берега Крыма совместно с «пешками» 40-го бап. Среди них особо стоит выделить налет восьми «Бостонов» 2 октября на Феодосию (совместно с девятью Пе-2 40-го бап) и 10 октября на Ялту. В Феодосии летчики потопили моторный тральщик «Р 35» (поднят и введен в строй), повредили «Р 203», буксир «Рейнконтор 2» и три лихтера, в Ялте — потопили паром Зибеля, повредили буксир «Байкал» и БДБ «F 472». При попытках бомбить конвой в море — а в связи с эвакуацией немцев с Кубани недостатка в целях не наблюдалось — успехи, напротив, отсутствовали. Объяснялось это как низкой эффективностью бомбометания с горизонтального полета с больших высот по движущимся целям, так и помехами со стороны истребителей, в то время как наши бомбардировщики никаким эскортом не обладали. Единственные потери при выполнении этих задач экипажи «Бостонов» понесли над Севастополем — вечером 2 ноября, при попытке восьми А-20 бомбить порт, зенитная артиллерия смогла сбить машину ст. лейтенанта Пескова, а спустя 14 дней при аналогичном вылете пропал самолет мл. лейтенанта Гайнутдинова.

К исходу первой недели ноября советское командование окончательно убедилось в том, что немцы решили окопаться в Крыму всерьез и надолго. Впрочем, вне зависимости от их планов Ставка требовала считать главной задачей Черноморского флота морскую блокаду портов полуострова, через которые осуществлялось снабжение 200-тысячной 17-й армии вермахта. Заниматься этим с аэродромов Кавказа было весьма сложно: большое подлетное время, невозможность прикрывать ударные самолеты истребителями и раньше неоднократно лишили черноморских летчиков шансов добиться успеха. Теперь же появилась возможность атаковать коммуникации не «в лоб», а «во фланг» — с аэродромов Северной Таврии. Так появился приказ о создании Скадовской (по названию города, рядом с которым находился основной аэродром) авиационной группы. Впрочем, как в каждом деле, здесь имелись свои сложности, главной из которых являлось тыловое обеспечение авиагруппы, находившейся в 140 км от ближайшей железнодорожной станции. Флотским тыловикам пришлось проявить немало изворотливости, чтобы обеспечить группу топливом и боеприпасами, но часто случалось так, что все это приходилось перебрасывать самолетами с Кавказа. Никаких запасов накапливать не удавалось, и когда тонкая струйка снабжения по каким-то причинам пересыхала (распутица, нелетная погода), самолеты оказывались прикованы к аэродрому на несколько суток. Увы, такое случалось не раз и не два. Именно из-за сложностей со снабжением командование ВВС ЧФ ограничило состав группы всего 60—70 самолетами. Кроме истребителей, штурмовиков и пикировщиков, в это число вошла 1-я эскадрилья 36-го дбап, которую с октября возглавил капитан Обухов.

Три первых удара по коммуникациям противника — 18, 20 и 21 ноября — потерпели неудачу. При сопоставлении наших данных с данными противника выясняется, что все они были направлены против конвоев, курсировавших по коммуникации Одесса — Севастополь. По этой трассе у немцев ходили исключительно конвои буксиров, барж и БДБ в эскорте охотников типа КФК. Поразить такие цели торпедой можно было разве что случайно. Увы, и пилоты разведчиков и торпедоносцев в большой степени были склонны завышать размеры судов и, кроме того, и результаты ударов. Помимо немногочисленных вылетов с торпедами, эскадрилья Обухова неоднократно вылетала на бомбежки Очакова, скопления плавсредств в устьях Южного Буга и Днестра.

Изменение численности А-20 в 36-м дбап ВВС ЧФ в 1943 г.

Квартал	К началу квартала	Подача	Потери боевые/эксплуатационные	Отвод
II квартал	24	-	5/0	-
III квартал	19	9	7/0	4
IV квартал	17	20	4/1	14
Итого		29	16/1	18

Весьма интересный боевой эпизод имел место 23 ноября. В этот день наша воздушная разведка обнаружила «два транспорта без охраны» недалеко от мыса Тарханкут. На этот раз пилоты разведчиков оказались недалеко от истины — большие охотники за подводками «Uj 101» и «Uj 102» действительно переоборудовались из корпусов т.н. «военных транспортов» КТ. Немцы понимали, что столь крупные суда сами будут привлекать внимание подводных лодок, но считали, что это только облегчит им задачу поиска противника. Охотники вышли из Севастополя еще вечером 21-го и на следующий день действительно были замечены с нашей субмарины «Д-4». При попытке сблизиться для атаки лодку обнаружили и несколько раз безрезультатно бомбили. Утром 23-го охотники продолжали патрулировать в том же районе, где их засекла наша воздушная разведка и «малютка» «М-35». Ее командир капитан-лейтенант В.М. Прокофьев сумел незаметно сблизиться с охотниками на дистанцию 2,5 каб (около 450 м) и выпустил две торпеды по «Uj 101». Возможно, что на самом деле дистанция оказалась еще меньше и торпеды просто не успели перейти в опасное положение, но в любом случае снаряд, попавший в охотник, не взорвался. Корабли развернулись для контратаки и успели сбросить первую серию глубинных бомб, когда сами стали мишенями для четырех торпедоносцев и четырех пикировщиков из Скадовска. Несмотря на ожесточенный огонь зениток, нашим летчикам удалось прорваться к охотникам и прицельно сбросить свой смертоносный груз. «Uj 101» уклонился от всех торпед, но не смог избежать пулеметного огня «Бостонов», кроме того, у его борта взорвались две ФАБ-100. Хотя погиб только один моряк, семеро других, включая стоявшего на мостике командира флотилии, первого и второго вахтенных офицеров, получили тяжелые, а еще пятеро — легкие ранения. Находившиеся на мостике устройства управления кораблем и радиооборудование вышли из строя. После боя оба корабля направились в Ак-Мечеть, где с них сняли раненых, а затем — в Севастополь. Ремонт «Uj 101» продолжался до 13 декабря. Спустя три дня «Бостоны» и «пешки» Скадовской авиагруппы добились нового совместного успеха, бомбардировав конвой у устья Днестровского лимана. В результате прямого попадания погиб сторожевой катер «RF 05», получил повреждения сторожевой корабль «Графенау».

Перехватить крупный конвой Скадовским торпедоносцам удалось лишь однажды — 14 декабря. Почему же и в этом случае нам не удалось достичь успеха? Караван в составе транспортов «Бахус», «Касса» и танкера «Осса» вышел из Констанцы в Севастополь в 05.30 тех же суток. Командование противника придало ему весьма мощное охранение, включавшее румынские эсминцы «Реджина Мария», «Реджелё Фердинанд», минный заградитель «Адмирал Мурджеку», большой охотник «Uj 106» и три моторных тральщика. В 12.55 наш разведчик обнаружил караван в тот момент, когда он находился в 63 милях северо-восточнее порта. В 14.35 из Скадовска вылетели все находившиеся на тот момент в исправном состоянии четыре «Бостоны», ведомые ст. лейтенантом Копейкиным. Их прикрывали шесть «Аэркобр» 11-го гиап с подвесными баками. Немцы перехватили радиogramму, переданную разведывательным самолетом, и приказали конвою сменить курс с северо-восточного на северный. Эта уловка не помогла — в 16.20 наша группа обнаружила конвой в 40 милях юго-восточнее Сулины. Ведущие пар Копейкин и Рылов были достаточно опытными торпедоносцами и на подходе к цели разомкнулись на две группы, одновременно атаковавшие караван с левых и правых носовых курсовых углов. Пара BV-138, попытавшаяся было напасть на торпе-

доносцы на встречном курсе, попала под контрудар наших истребителей. Согласно донесению, летчикам удалось сблизиться с целями на 600—800 м, что в значительной степени повышало шанс попасть. К сожалению, этого не произошло. Суда конвоя энергично маневрировали, совершая повороты «все вдруг», при этом вели огонь из всех калибров. «Бостон», пилотируемый лейтенантом Харлашевым, получил несколько попаданий снарядов, выпущенных румынскими эсминцами, отстал от основной группы и на аэродром не вернулся. По данным противника он упал в море на виду у конвоя.

Все в этом случае было осуществлено правильно, и не вина наших пилотов в том, что их силы оказались слишком неравными в сравнении с ЛВО противника. Не виноваты они и в том, что тыл ВВС ЧФ не мог обеспечить базирование в Скадовске большого количества торпедоносцев. Обидно сознавать, что недостатки в подготовке командных кадров и организации тыла приходилось оплачивать жизнями летчиков. Увы, такое случилось у нас в годы войны не раз.

1943 г. во всех отношениях стал наиболее удачным для черноморской минно-торпедной авиации. Именно в этот год она добилась наибольшего числа своих побед, включая все три, достигнутые торпедным оружием. Определенных результатов удалось достичь и в минной войне, которая своими масштабами впервые заставила командование противника обратить на нее внимание. В чем причина? Их несколько: во-первых, резко уменьшились вылеты в интересах борьбы на суше и, соответственно, увеличились в войне на море. Во-вторых, только ко второй половине года противнику удалось наладить систему конвоев, обеспечив их необходимыми эскортными силами. Присутствие над караванами истребителей скорее являлось исключением, чем правилом.

В то же время вряд ли можно признать наши действия настолько эффективными, что они хоть как-то повлияли на снабжение вражеских войск на Кубанском плацдарме и в Крыму. Они являлись для противника причиной постоянной слабой головной боли или неудобства, сравнимого с неизвлеченной занозой, но и только. Почему же не удалось добиться большего? Во-первых, потому, что из 52 боев с участием торпедоносцев лишь в 21 перед самолетами находились суда или судно, тоннажем более 500 брт. В остальных боях применение торпед можно считать бесполезным по определению. Зная об этом, командование начало высылать в одних ударных группах с торпедоносцами бомбардировщики, но их метод атаки — бомбометание с горизонтального полета с высоты 3000 м — мог привести только к случайным попаданиям. Во-вторых, отсутствие массирования сил нашим командованием. В 52 боях

Боевая работа самолетов 5-го гмтап в 1943 г.

Квартал	I	II	III	IV	Всего
Всего с/в	521	295	201	186	1203
в т.ч. с/в торпедоносцев	82	15	79	127	303
сброшено торпед по целям	24	7	34	36	101
в т.ч. с/в на минные постановки	66	43	82	25	216
выставлено мин	65	62	98	42	267
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	7 (1)	9 (1)	9 (2)	4 (2)	29 (6)

Боевая работа самолетов 36-го дбап в 1943 г.

Квартал	II	III	IV	Всего
Всего с/в	362	221	164	747
в т.ч. с/в торпедоносцев	-	25	27	52
сброшено торпед по целям	-	17	25	42
в т.ч. с/в на минные постановки	4	7	-	11
выставлено мин	3	7	-	10
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	5	7 (4)	5 (2)	17 (6)

приняло участие 146 самолетов, что дает в среднем три машины на один бой. В результате получалось, что немногочисленным силам охранения противостояли такие же небольшие группы ударных самолетов. Сбить самолет зенитным огнем им удавалось нечасто (всего при атаках кораблей в море мы потеряли за год девять торпедоносцев), но заставить его сбросить торпеду с дальней дистанции — регулярно. Никакого обеспечения выхода торпедоносцев в атаку подавлением зе-

нитной артиллерии на кораблях охранения не планировалось и не осуществлялось. Имели место три попытки применить совместно высотные и низкие торпедоносцы, но все они провалились из-за плохой организации ударов. Увы, применяемые методы не стали лучше и в последующем периоде, в результате чего 1944 г. неожиданно стал для черноморской минно-торпедной авиации этапом малоэффективных действий и неоправданных потерь.

Торпедные атаки МТА ЧФ в 1943 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/реально	Потери
20.1.43 (12.10)	1 Ил-4	Лобанов	ок	р-н Саки	ОТР	1 АН	+ ТР 3000 т	
20.1.43 (14.05)	1 Ил-4	Василенко	ок	10 миль вост. Овидиополя (Вилково)	КОН (4 ТР, 3 баржи, 1 СКР)/ ТР «Аркадия», «Ойгуз», КЛ «Думитреску», «Гикулеску», БДБ «F 471», «F 473», «F 474»	1 АН	торпеда утонула	
21.1.43 (11.30)	1 Ил-4	Лобанов	ок	р-н Евпатории	КОН (2 ТР, 2 ТЩ, навск. СКР)/ ТР «Ардал», «Сучева», ЭМ «Марешти», «Марасешти», МТЩ «R 35», «R 36», «R 163»	1 АН	промах	
22.1.43 (15.50)	1 Ил-4	Василенко	ок	р-н Сулинского гирла р. Дунай	ТР и баржа/ ТР «Колошвар»	1 АН	+ ТР ? т/ = ТР «Колошвар», 1030 брт (АН)	
9.2.43 (11.35)	1 Ил-4	Черниенко	ок	Ялта	баржа/ о-вост лихтера «Саона»	1 АН	промах	
23.2.43 (11.05)	1 Ил-4	Минаков	ок	р-н м. Сарыч	КОН (ТН 600-800 т, 1 ТЩ, 2 СКР)/ТР «Юнак», бук. «Переволька», БДБ «F 139», «F 373»	1 АН	ТН уклонился	
1.3.43 (11.10)	1 Ил-4	Василенко	ок	сев. часть Тендровской косы	остов ТР	1 АН	зарылась в грунт	
11.3.43 (14.32)	1 Ил-4	Минаков	ок	Ялта	баржа	1 АН	зарылась в грунт	
26.3.43 (14.53)	4 Ил-4	Салников, Лобанов, Бабий, Минаков	у-вр	р-н оз. Донузлав	КОН (ТН 1500-2000, 4 СКА)/ ТН «Продромос», БДБ «F 122», «F 125», «F 144», «F 340»	4 АН	промах	
27.3.43 (15.35)	4 Ил-4	Бабий, Минаков, Федоров, Алексеев	у-вр	р-н м. Тарханкут	КОН (2 ТР 3-4000, 2 ТЩ, 4 СКА)/ ТР «Харьков», «Сучева», ЭМ «Р. Мария», «Марасешти», МТЩ «R 35», «R 36», «R 165»	4 АН	+ ТР 3000/промах	
28.3.43 (14.33)	4 Ил-4	Бабий, Минаков, Федоров, Алексеев	у-вр	р-н м. Сарыч	4 БДБ/бук. «Амзель», лихт. «L 1467», БДБ «F 122», «F 340»	4 АН	промах	
31.3.43 (13.30-13.46)	4 Ил-4	Бесов, Беликов, Федоров, Минаков	у-вр	р-н м. Лукулл	КОН (1 ТР, 2 ММ, 2 БДБ, 1 СКР)/ ТН «Дрезден», МТЩ «R 163», «R 164», «R 165»	4 АН	промах (огненный таран)/ промах, «R 163» +1, =3 (ППО)	+ 1 Ил-4 (Беликов)
10.4.43 (13.25)	2 Ил-4	Минкутов, Соловьев	у-вр	15 м ю-з Евпатории	КОН (1 ТН, 3 СКА)/ ТН «Продромос», КЛ «Стикс», «Гикулеску»	2 АН	промах	
17.4.43 (12.15)	2 Ил-4	Андреев, Литвяков	у-вр	5 м от м. Симеиз	КОН (2 БДБ, 4 СКА)/ герм. КОН Сев-Феод ТХ «Хайнбург», лихт. «София», КАТЩ «FR 2», «FR 4», «FR 7», «FR 8»	2 АН	промах	+ Ил-4 (Литвяков)
7.5.43 (13.10)	2 Ил-4	Лобанов, Соловьев	у-вр	р-н Евпатории	КОН (1 ТН 2000 т, 1 СКР)/ ПМЗ «Шпеербрехер 192», БО «Шифф-19»	2 АН	промах	
9.5.43 (14.00)	2 Ил-4	Карбузанов, Соловьев (несброс)	у-вр	юж. м. Айтодор	1 ТН, 5 БДБ, 1 СКА/ ТН «Дрезден», бук. «Амур», лихт. «В.Р. 3», БДБ «F 211», «F 521», «F 406», «F 394», «F 301», «F 332»	1 АН	промах	
18.7.43 (21.05)	3 Ил-4	Бубликов, Минаков, Аристов (несброс)	у-вр	55 миль зап. м. Лукулл	КОН (2 ТР, 6 БДБ, 1 НСУ, 1 СКА)/ ТН «Продромос», «Шелл 1», МЗ «Муржеску», БО «Ксантен», МТЩ «R 163», «R 54», БДБ «F 447», «F 448», «F 449», «F 467», «F 575»	2 АН	промах	
1.8.43 (10.32)	2 Ил-4	Бубликов, Ковтун	у-вр	10 миль ю-з Евпатории	КОН (4 ТР, 1 ЭМ, 2 БДБ, 4 ТЩ, 4 СКА)/ ТР «ПЛМ 16», «Касса», ПМШ «Североз», ТН «Продромос», ЭМ «Марешти», МЗ «Муржеску», КЛ «Гикулеску», «Думитреску», МТЩ «R 203», «R 206», «R 164», БО «Ксантен», БДБ «F 492», «F 493»	2 АН	+ ТР 6000 т/ = БО «Ксантен» (ППО: = 1 чз)	
7.8.43 (07.33)	3 Ил-4	Карбузанов, Приходько, Федоров	у-вр	40 миль вост. Сулины	КОН (3 ТР, 2 ММ, 8 СКА)/ТН «Продромос», ТР «Касса», ЭМ «Марешти», «Марасешти», КЛ «Думитреску», «Гикулеску», МТЩ «R 163», «R 209», БДБ «F 476», «F 316»	3 АН	+ ТР 3000/ промах	
7.8.43 (07.46)	3 Ил-4	Аристов, Скробов, Бабий	у-вр	тоже	тоже	3 АН	промах	
10.8.43 (20.22)	3 Ил-4	Федоров, Самуценко, Аристов	у-вр	р-н м.Тарханкут	КОН (ТР, ТН, 1 ЭМ, 1 ТЩ, 4 СКА, 3 БДБ)/ ТР «Бой Федерсен», «Варна», ЭМ «Р. Мария», «Марешти», МЗ «Муржеску», КЛ «Думитреску», МТЩ «R 163», «R 196», «R 204», БО «Шифф 19», БДБ «F 127», «F 135», «F 301», «F 304», «F 314», «F 322»	3 АН	+ТР/ + ТР «Бой Федерсен», 6689 брт (АН)	+ 1 Ил-4 (Аристов)
10.8.43 (20.43)	2 Ил-4	Карбузанов, Скробов	у-вр	р-н м. Тарханкут	тоже	2 АН	попадание в ТР	+ 1 Ил-4 (Карбузанов)
27.8.43 (14.00)	6 Ил-4	Бабий, Жестков, Скробов, Ковтун, Романенко, Федоров	у-вр	45.45/30.40	КОН (ТР 6000, 3 СКР)/ТР «Царь Фердинанд», ММ «Налука», «Змеул», КЛ «Думитреску»	6 АН	= ТР, + СКР/ промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
5.9.43 (16.48)	3 Ил-4	Минаков, Дурносов, Ковтун	у-вр 44.32/31.37		КОН (ТР, 1 ЗМ, 1 ТЩ, неск. СКР)/ТР «Бургас», «КТ 25», ЭМ «Р. Мария», «Р. Фердинанд», КЛ «Гигулеску», МТЩ «Р 183», «Р 205»	3 АН	результат не наблюдался/ промах	
5.9.43 (18.12)	2 Ил-4	Федоров, Романенко	у-вр то-же		тоже	2 АН	+ ТР 5000/ промах	
11.9.43 (18.54)	4 А-20 (36 ап)	Фокин, Левашов, Копейкин, Рылов	у-вр 8 миль ю-в Евпатории		КОН (3 ТР)/ БО «УJ 2301», «УJ 2302», «УJ 2306»	4 АН	+ ТР 1500/промах	
16.9.43 (13.45)	2 Ил-4	Кищенко, Дурновцев	у-вр 44.58/35.52		КОН (1 ТР, 2 БДБ, 2 бук., 2 баржи, 1 ТЩ, 3 СКА)/ бук. «Шюрманн-10», «Вашау», «Переволька», ПМШ «Штергебеккер», лихт. «Карола», БДБ «F 301», «F 304», СКА «G 3103», «G 3104»	2 АН	промах	
16.9.43 (19.10-19.18)	4 А-20 (36 ап)	Обухов, Триандафилов, Левашов, Копейкин	у-вр 15 м. сев. Севастополя		КОН (1 ТР 3000 т, 2 ТР 1500 т, 3 СКА, 10 мелких плав. единиц/ БО «УJ 2301», «УJ 2302», «УJ 2304», «УJ 2305», рядом КОН 3 ТР 3000 т/	4 АН	+ 1 ТР 3000 т/ = все БО, кроме «УJ 2302» (ППО)	
18.9.43 (18.30)	3 А-20 (36 ап)	Рылов, Рукавицын, Триандафилов	у-вр 25 миль ю-з Днестровского лимана		БДБ «F 580», «F 584», «F 591»	3 АН	= ТР 3000, выбросился на мель/ промах	+ А-20 (Триандафилов)
19.9.43 (15.00)	3 Ил-4	Минаков, Ковтун, Дурновцев	у-вр 5 миль ю-в косы Тузла		КОН (2 ТР, 4 БДБ, 2 ТЩ)/ ПМЗ «Шпаербрехер 192», «Шпаербрехер 193», ТХ «Эсте», БДБ «F 573», «F 584», «F 559»	3 АН	промах	
22.9.43 (15.45)	4 Ил-4 (1 выс. торп., 3 низ. торп.)	Саликов, Лобанов, Пресич, м. Олинька Жестков (несброс)	у-вр 15 миль вост.		КОН (3 ТР, 2 ТЩ, 4 СКА)/ ТН «Продромос», МЗ «Муржеску», МТЩ «Р 165», «Р 205», БО «УJ 2301», «УJ 2302», «УJ 2304»	1 АВА, 2 АН	+ ТР 3000/ промах	
28.9.43 (13.48)	4 А-20, 2 Б-3 (36 ап)	Фокин, Бедзиношвили, Дюков, Левашов, Рукавицын, Рылов	у-п Констанца		корабли в Констанце	6 АН	+ 1 ТР 10000 т, 1 ММ/ промах	+ 1 Б-3, + 2 А-20 (Бедзиношвили, Левашов, Дюков)
7.10.43 (12.15)	5 Ил-4 (2 выс. торп., 3 низ. торп.)	Минаков, Токарев, Ковтун, м. Олинька Павлов, Алексеев	у-вр 20 миль вост.		КОН (1 ТН, 6 СКА)/ ТН «Продромос», МТЩ «Р 204», «Р 165», «Р 196», «Р 208», «Р 216»	2 АВА, 3 АН	= ТН 800-800 т, + ТЩ/промах	
17.10.43 (11.23)	2 Ил-4	Карпенко, Ковтун	гк 15 миль зап. м. Тарханкут		КОН (40 мелк. судов)/бук. «Бадан-16», БДБ «F 418», «F 467», «F 406», «F 211», «F 448», 9 сал. барж, 5 дес. катеров, 14 штурмботов	2 АН	+ ТР 3000/ = БДБ «F 418» (АН)	
17.10.43 (15.36)	5 Ил-4	Лобанов, Федоров, Самушченко, Минаков, Алексеев	у-вр 2 мили зап. Тарханкут		КОН (40 мелк. судов)/ бук. «Штральзунд», БДБ «F 581», «F 521», «F 579», «F 593», «F 325», 18 сал. барж, 11 дес. катеров, 2 штурмбота	5 АН	+ 2 баржи/промах	
19.10.43 (09.44)	2 Ил-4	Федоров, Романенко	гк 2 мили юж. м. Тарханкут		КОН (4 сук. баржи и 30 мелк. судов)/ бук. «Браункохле-8», «Кройцерштайн», лихт. «L 101», БДБ «F 342», «F 312», «F 573», «F 305», «F 306», 10 сал. барж, 17 дес. катеров, 5 штурмбота	2 АН	+ 2 сук. баржи 1400-1600 т/ промах	+ Ил-4 (Романенко)
31.10.43 (14.05)	3 А-20 (36 ап)	Обухов, Копейкин, Рылов	у-вр р-н о. Змеиный		1 ТР, 1 СКА-я/ ?	3 АН	+ 1 ТР, 1 СКА/промах	
31.10.43 (14.40)	3 Ил-4	Жестков, Синицын, Ольховой	у-вр 20 миль вост. Сулины		КОН (1 ТР, 1 ТН, 6 СКА)/ТН «Продромос», ТР «КТ 25», БО «Ксантен», МТЩ «Р 208», БДБ «F 342», «F 556», «F 573», «F 594»	3 АВА	+ 1 СКА/ = МТЩ «Р 208» (ППО; = 1 чз)	
13.11.43 (11.05)	2 Ил-4	Федоров, Вальцев	у-вр 30 миль с-з м. Тарханкут		КОН (2 ТР, 6 барж, 8 СКА/ ТХ «Байройт», «Луке», 5 буксиров, ит. ПЛ «СВ 3», «СВ 4», «СВ 6», БО «Шифф-19», «УJ 2304», «КФК 7», «КФК 8», СКА «D 9», БДБ «F 373», «F 401», «F 561», «F 563»	2 АН	+ ТР 1500/ = ТР «Байройт» (ППО; = 3 чз)	
13.11.43 (14.10)	2 Ил-4	Ковтун, Жестков	у-вр 45.55/31.36		КОН/ тоже	2 АН	+ ТР 1500/промах	
15.11.43 (10.52)	4 Ил-4	Лобанов, гк Пресич (несброс), Павлов, Ольховой	40 миль ю-в м. Бурнас		КОН (1 ТН, 2 СКА)/ ТН «МТ-1», БО «КФК 20», «КФК 24», «КФК 194»	3 АН	промах	
15.11.43 (14.35)	6 Ил-4	Лобанов, Пресич, м. Бурнас Минаков, Панин, Федоров, Синицын	у-вр 10 миль с-в		КОН (2 ТР, 2 ММ, 1 ТЩ, 2 СКА)/ КОН ТР «Данубиус», «КТ 25», КЛ «Стихи», «Думитреску», БО «УJ 115», «КФК 11», «КФК 12»	6 АН	+ ТР 3000/промах	+ 1 Ил-4 (Панин)
16.11.43 (11.32)	3 Ил-4	Ковтун, гк Жестков, Ольховой	сев.-зап. часть Черного моря		КОН (1 ТР, 3 СКА)/?	3 АН	промах	
18.11.43 (12.57)	1 Ил-4	Кищенко	ск р-н Ак-Мечети		КОН (2 баржи, 3 бук., 10 мелк. судов)/ бук. «Люба», лихт. «Вистулия», «TL 155», БО «УJ 2301», «УJ 2306», «УJ 2309»	1 АН	промах/торпеда не пошла — зафиксирован сброс мины	
18.11.43 (14.49)	3 А-20 (36 ап)	Обухов, Рукавицын, Поляков	у-вр р-н Одессы		КОН (1 ТР, 5 БДБ)/ БДБ «F 565», «F 561», «F 563», «F 579», «F 581», «F 593»	3 АН	+ ТР 1500/промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/реально	Потери
19.11.43 (10.55)	2 Ил-4	Громов, Новиков	ск	44.55/30.40	КОН (1 ТР, 2 ТЦ, 3 СКА)/ ТР «КТ 25», КЛ «Стихи», «Думитреску», БО «Уј 305», «Уј 306», КАТЦ «РА 52», «РА 54»	2 АН	+ ТР 3000/промах	
20.11.43 (13.14)	3 А-20 (36 ап)	Колейкин, Маслов, Серафимович	у-вр	46.35/31.10	КОН (бук. 2 баржи, 5 СКА, 10 мелк. судов)/?	3 АН	+ 1 баржа, = 1 баржа/промах	
21.11.43 (11.24)	3 А-20 (36 ап)	Рукавицын, Серафимович, Поляков	у-вр	44.54/33.08	КОН (1 ТР, 2 ТЦ, 2 СКА)/ бук. «Кронос», ПМШ «Анна», БДБ «F 394», «F 132», СКА «G 3101», «G 3103»	3 АН	+ ТР 3000/промах	+ 1 А-20 (Серафимович)
23.11.43 (10.40)	4 А-20 (36 ап)	Колейкин, Волынкин, Маслов, Поляков	у-вр	45.25/32.21	2 ТР/ БО «Уј 101», «Уј 102»	4 АН	промах	
14.12.43 (16.20)	4 А-20 (36 ап)	Колейкин, Харлашев, Рыхлов, Смирнов	у-вр	40 миль ю-в Сулины	КОН (1 ТР, 1 ТН, 1 ММ, 1 СКР, 4 БДБ)/ ТН «Бакус», «Оссаг», ТР «Касса», ЭМ «Р. Мария», «Р. Фердинанд», «Мурджеску», БО «Уј 106», МТЦ «R 166», «R 197», «R 209»	4 АН	+ ТН 3000/промах	+ 1 А-20 (Харлашев)
19.12.43 (10.55)	3 А-20 (36 ап)	Колейкин, Рыхлов, Клячугин	у-вр	р-н Ак-Мечеть	КОН (1 ТН, 1 ТР, 2 баржи)/ТР «Тебен» с лихтером, БДБ «F 534», «F 591»	3 АН	промах	
20.12.43 (14.40)	2 А-20 (36 ап)	Поляков, Клячугин	у-вр	р-н Евпатории	КОН (1 ТР, 1 ММ)/ БО «Уј 103», «Уј 106»	2 АН	+ ТР 3000/промах	

4.3. 1944 г.

Начало года решающих побед Красной Армии части 1-й мтад встретили разбросанными по разным аэродромам. 5-й мтап на начало года все еще базировался в Геленджике. В его составе числилось 27 Ил-4 и 21 экипаж, из которых 18 были обучены торпедным атакам, а 12 — полетам в условиях безлунной ночи. Данные показатели свидетельствовали, что к началу третьего периода войны в части накопился достаточно опытный летный состав, а часть являлась вполне боеготовой. Тем более удивительной кажется крайне низкая интенсивность ее участия в боевых действиях в I квартале года — в течение указанного времени самолеты части совершили всего 63 самолето-вылета, в том числе 16 с торпедами и 18 с минами. Остальные вылеты в большинстве своем производились по заданию разведотдела штаба ЧФ — сбрасывание листовок и агентов-парашютистов, снабжения крымских партизанам. В качестве оправданий в отчете дивизии назывались плохие погодные условия и нерешенность вопросов базирования.

36-й дбап оказался поделен на две части: 1-я эскадрилья, усиленная боевыми экипажами из других подразделений, находилась в Скадовске (6/6 А-20Ж, 2/2 «Бостон-3»), остальные две, в основном состоявшие из учебных экипажей, в Геленджике (9/9 А-20Ж, кроме того, 1/1 «Бостон-3» в Мери). Этой же группе пришлось взять на себя снабжение боевого ядра,

перевозку в Скадовск торпед и горючего. С учетом такого численного состава становится понятно, почему лишь в одном из девяти торпедных и бомбовых ударов в I квартале принимали участие пять «Бостонов», а в остальных число участвовавших машин не превышало четырех. Из-за хронического недостатка на Скадовском аэродроме торпед с ними «Бостоны» поднимались в воздух лишь в 28 случаях, а в остальных — с бомбами. Малочисленность разведчиков в составе группы привела к тому, что торпедоносцам пришлось начать летать на «свободную охоту», чего не было в 36-м дбап на протяжении всего 43-го года. Большинство вылетов, правда, все-таки осуществлялось по результатам воздушной разведки. Из 28 вылетов лишь 18 закончились сбросом торпед. В семи случаях торпедоносцы не находили цель, однажды в воздухе загорелся мотор машины капитана Обухова, а в одном случае путь паре торпедоносцев преградили вражеские истребители. Вот описание наиболее интересных боевых эпизодов.

Днем 17 января воздушная разведка обнаружила в районе мыса Тарханкут пару «транспорт» водоизмещением 1000—1500 т. Как и в случае 23 ноября предыдущего года, неохранные «транспорти» являлись немецкие охотники типа КТ, на этот раз «Уј 103» и «Уј 101». Для их атаки командование выслало тройку «Бостонов»-торпедоносцев, ведомую ст. лейтенантом Рыхловым. В 16.20 группа обнаружила противника, но, сблизившись с ним на близкую дистанцию, ведущий, опознав «корабли-ловушки», от атаки отказался. Торпедоносцы подверглись обстрелу с кораблей и легли на обратный курс. Казалось, что обе противоборствующие стороны «остались при своем», но всего в нескольких километрах от Скадовска самолет мл. лейтенанта Смирнова внезапно начал терять высоту и рухнул в море. Что стало причиной его гибели — повреждения от зенитного огня или человеческий фактор, — нам уже никогда не узнать...

Поскольку немецкая противолодочная группа осталась патрулировать в том же районе, на следующее утро ее вновь обнаружили, после чего выслали для атаки группу «пешек». Не повезло «старому знакомому» ВВС ЧФ — «Уј 101», который лишь месяц назад вышел из ремонта. После прямого попадания бомбы корабль потерял ход и стал заполняться водой. Четыре немецких моряка погибли, а еще трое получили тяжелые ранения, и для их спасения немцам пришлось вызывать гидросамолет. «Уј 103» взял подбитого мателота на буксир и потащил в Севастополь, откуда навстречу были высланы «Уј 106»

Изменение численности Ил-4 в ВВС ЧФ в 1944 г.

Квартал	К началу квартала	Подача	Потери боевые/эксплуатационные	Отвод (списание)
I квартал	27	6	-/1	-
II квартал	32	11	9/1	7
III квартал	26	4	4/1	-
Итого		21	11/3	7

Изменение численности А-20 в МТА ЧФ в 1944 г.

Квартал	К началу квартала*	Подача**	Потери боевые/эксплуатационные	Отвод
1 квартал	21	41	6/-	-
2 квартал	46	45	9/7	-
3 квартал	26	1	-	-
Итого		87	15/7	-

Примечания. * К началу I квартала 15 А-20 и 3 Б-3 в 36-м дбап, 2 А-20 и 1 Б-3 в 119-м дбап. К началу II квартала 7 А-20 и 2 Б-3 во 2-й эскадрилье 36-го дбап, 36 А-20 и 1 Б-3 в 13-м дбап. К началу III квартала 24 А-20 и 2 Б-3 в 13-м дбап. ** Учтены все части ВВС ЧФ, включая 30-й рап, 4-ю и 24-ю оав.

и четыре моторных тральщика. Еще до того, как они присоединились к отряду охотников, последних перехватила пара «Бостонов», пилотируемых капитанами Волынкиным и Клячугиным. Летчики выбрали в качестве цели головной «Uj 103», который обрубил буксир и смог уклониться от торпед. Что же касается «Uj 101», то немцам удалось довести его до Севастополя, а затем отправить на ремонт в Констанцу. Здесь он и был затоплен 25 августа при эвакуации порта, по-видимому, так и не будучи введенным в строй после повреждений, полученных 18 января.

Утром 24 января самолет-разведчик обнаружил конвой барж в районе Сулины. На перехват вылетела группа под командованием Обухова, но вскоре после вылета один из моторов его «Бостона» загорелся. Пилот не только не стал покидать машину, что вполне объясняется тем, что полет к цели осуществлялся над морем, но и сохранил торпеду, которые являлись в Скадовске большим дефицитом. Увы, лишенная опытного руководства группа не смогла добиться успеха. Летчики сбросили торпеды на караван, включавший четыре сухогрузные баржи, и, по донесению, потопили одну из них. На самом деле ни один из вражеских кораблей не пострадал, а немецкий Адмирал Черного моря в своем журнале горько отметил, что самолеты противника, базирующиеся на Скадовск, впервые позволили себе атаковать конвой на трассе Констанца — Севастополь, причем сделали это не где-нибудь, а всего в нескольких милях от Сулины. С его точки зрения, все это было возможно только при условии того, что 4-й воздушный флот, в сферу действий которого входило Черное море, систематически не выполняет своих функций по борьбе с авиацией противника и не присылает истребителей для прикрытия караванов. Мы же со своей стороны отметим, что, даже несмотря на это, нашим малочисленным силам все равно не удавалось достичь успеха.

На следующий день пара во главе с Обуховым атаковала другой конвой практически в том же районе, что и 24-го. Вот как описывался налет в журнале боевых действий Учебного командования «Констанца», которое отвечало за проводку конвоев в северо-западной части моря: «В хорошую погоду на соединение налетели два торпедоносца противника, высота 40 м, каждый сбросил по одной торпедой, прикрываясь солнечным светом. Расстояние было всего 200 м. Самолеты пролетели очень низко над соединением. Они были обнаружены поздно ввиду сильной дымки над водой. Кажется, что самолеты противника из-за дымки над водой просчитались в расстоянии до соединения, так как иначе промах с такого близкого расстояния нельзя ничем объяснить». По-видимому, та же дымка помешала нашим пилотам справедливо оценить и результат атаки. По их данным, на дно пошел 3000-тонный транспорт, чего, увы, не было в действительности.

Несмотря на постоянное преувеличение успехов Скадовской авиагруппы, командование ВВС ЧФ все же считало, что группа могла действовать более эффективно. Поэтому не случайным выглядит назначение с 17 января на должность командира группы Героя Советского Союза полковника (с 23 января — генерал-майора авиации) Н.А. Токарева. Николай Токарев, о котором мы уже неоднократно писали, в то время занимал должность командира 1-й мтад. В конце 1943 г. он окончил курсы усовершенствования высшего начальствующего состава ВМФ и теперь должен был применить полученные теоретические знания на практике. Подобно многим нашим авиационным командирам, 36-летний генерал прежде всего являлся летчиком и лишь затем организатором и руководителем авиационного соединения. Узнав, что роль первой скрипки в торпедоносной авиации перешла от Ил-4 к «Бостоном», он счел необходимым овладеть техникой пилотирования и этой машиной. Увы, долго руководить дивизией Н.А. Токареву не пришлось — 30 января он трагически погиб. Поскольку этот случай не только имеет непосредственное отношение к теме настоящей работы, но и многократно описан в нашей



Командир 1-й мтад полковник Токарев ставит задачу летчикам 5-го гмтап. Слева направо: 1-й эскадрильи капитан С.М. Осипов, штурман эскадрильи капитан С.П. Дуплий, командир звена старший лейтенант В.Ф. Бубликов, Н.А. Токарев, командир звена старший лейтенант Н.И. Карбузанов, командир звена старший лейтенант Д.Ф. Бабий, 1943 г.

исторической и мемуарной литературе, мы рассмотрим его подробно.

По мемуарам флагштурмана 1-й мтад Героя Советского Союза П.И. Хохлова, генеральские погоны Токареву за день до смерти вручал лично командующий флотом адмирал Л.А. Владимирский. Как такое событие отмечается в военной среде, говорить, наверное, излишне. А утро потребовало от командира максимальной ясности головы и четкости мышления. «Вот 30 января, — вспоминал заместитель командира Скадовской авиагруппы и командир 11-го гиап Герой Советского Союза К.Д. Денисов, — разведчики своевременно обнаружили конвой, но из-за непогоды до второй половины дня никто так и не смог нанести по нему удар. А тем временем корабли миновали мыс Тарханкут и вдоль берега следовали курсом на Евпаторию. Наконец при первом же небольшом прояснении в воздухе удалось поднять 5 Пе-2 и 8 Ил-2, сопровождаемых восьмеркой «кобр». Однако налет оказался малоэффективным: потопили только одну баржу.

Торпедоносцы в это время действовали по кораблям противника на полпути между Очаковым и Одессой, и других сил для немедленного повторного удара не было. Что делать? Ведь через час-другой крупный транспорт и его эскорт войдут в Евпаторийский порт под защиту сильной противовоздушной обороны.

На мой КП позвонил генерал Токарев, спросил, что намереваюсь предпринять в ближайшее время.

Доложил, что повторный удар возможен только в конце дня, когда транспорт будет уже в районе Евпатории, а пока за конвоем непрерывно наблюдает воздушный разведчик и по радио передает о нем все данные.

— Полечу торпедировать сам! — внезапно решил генерал.

— Одному лететь рискованно, — возразил я. — А у меня есть только один исправный самолет капитана Обухова.

— Вот подготовьте его и истребителей прикрытия, я скоро буду на аэродроме. Кто прикроет?

— Раз так, то разрешите мне.

Н. А. Токарев согласился.

Быстро поставил задачу капитану П.Н. Обухову и информировал экипаж Токарева о предстоящем вылете. Вскоре прибыл и Николай Александрович. Выслушав рапорт о готовности к вылету на сопровождение шестерки истребителей, заметил:

— Лететь будем бреющим в обход Тарханкута и при полном радиомолчании. Атака со стороны моря с последующим уходом через Крым.

Skizze zum Gefechtsbericht k. 30.1.

k. Angriff

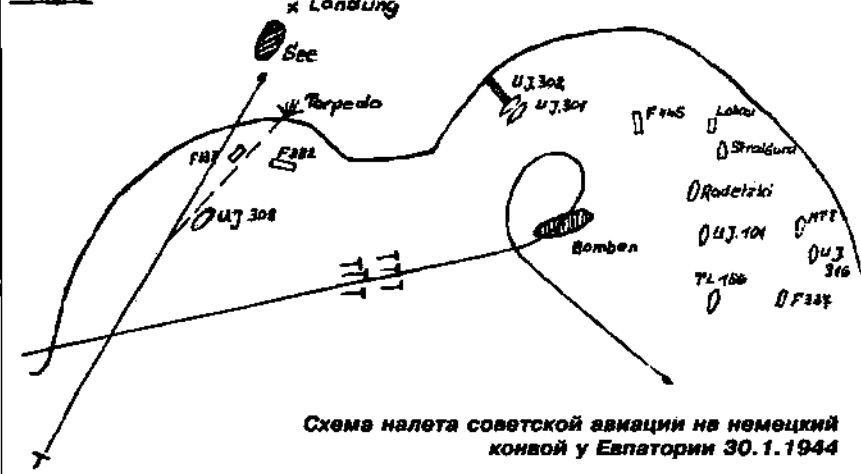


Схема налета советской авиации на немецкий конвой у Евпатории 30.1.1944

Зная твердый характер Николая Александровича, возражать ему не решился, хотя и не вполне был согласен и его планом. Дело в том, что мелководье в прибрежной евпаторийской зоне ограничивало возможности атаки целей со стороны берега, так как торпеда могла зарыться в грунт. Нормально, при сбрасывании торпеды с малой высоты, глубина должна быть не менее 8—10 метров. Поэтому лучше было бы пройти морем в сторону Качи, там развернуться и атаковать уже с глубокой части Каламитского залива. Но решение принято, — значит, надо его выполнять....»

По мемуарам Хохлова, он в этот момент находился на соседнем аэродроме, где базировались штурмовики 23-го шад. Прибыть своевременно в Скадовск — а именно он в качестве штурмана входил во флагманский экипаж комдива — Петр Ильич не смог из-за поломки автомобиля. В результате штурманом на «Бостоне» Токарева полетел майор Н.А. Маркин, стрелком-радистом — мл. лейтенант В. Гончаров. Вернемся к воспоминаниям К.Д. Денисова:

«И вот мы в воздухе. Едва отошли от берега, как ведомый Токарева Петр Обухов по радио сообщил, что у него барахлит правый мотор, и развернулся в сторону аэродрома (на самом деле второй А-20 несколько отстал и вернулся на аэродром только после выполнения задачи. — прим. М.М.).

Токарев вел торпедоносец на высоте 15—20 метров. Снизились и истребители сопровождения. Такой маневр, как и радиомолчание на маршруте, не давал противнику возможности засечь наши самолеты с берега, и как ни хотелось мне отговорить генерала по радио от одиночной атаки транспорта, следующего в охранении, но нарушить твердо установленное правило радиомаскировки не решился. Да и Н.А. Токарев был не из тех, кого могут смутить какие-то трудности или опасности.

Обойдя мыс Тарханкут, мы развернулись в направлении на Качу. Издалека заметили «Гамбург-140» (ошибочное обозначение немецкого гидросамолета BV-138, принятое в ВВС ЧФ. — прим. М.М.), шедший наперерез торпедоносцу, и незамедлительно атаковали его четверкой. Гидросамолет задымил, развернулся и начал со снижением уходить, но от преследования его пришлось отказаться, чтобы не потерять низколетящий торпедоносец.

Время шло, видимость оставалась, как говорится, «миллион на миллион», но конвоя мы все еще не видели. А вот свежие данные от разведчика: транспорт и баржи с охранением выходят на Евпаторийский рейд. Так вот оно что! Конвой уже зашел за мыс Карантинный (ныне Евпаторийский), потому и не

виден с малой высоты. Что ж, это к лучшему — атаковать будем со стороны моря.

Но генерал неожиданно начал подвирать влево, видимо решив, что у истребителей может не хватить горючего на обратный путь — ведь летели мы без подвесных баков. Другого смысла в таком решении я не видел, зная по опыту прошлых полетов, что у противника на мысу очень сильное зенитное прикрытие... Торпедоносец Токарева, а за ним и мы проскочили-таки через зенитный огонь с мыса Карантинный. Вот и транспорт! Мелькнуло на солнце светлое тело торпеды и с плеском ушло под воду. Торпедоносец и две пары истребителей открыли огонь по кораблям из всего бортового оружия, чтобы рассредоточить зенитный огонь и обеспечить пролет торпедоносца над целью... Все, что после этого произошло, вспоминается, как кошмарный сон. Вражеский зенитный снаряд

угодил в торпедоносец. Самолет сразу загорелся и, оставляя длинный шлейф дыма, потонул в районе Майнакского озера. По неравному, какому-то судорожному полету машины было件件но, что генерал тяжело ранен. Едва перетянув озеро, торпедоносец ткнулся в землю и взорвался.

Сделали над местом катастрофы два круга на бреющем полете, пытаясь высмотреть площадку для приземления, но внизу лежала неровная местность со множеством крупных камней. Вблизи от догорающих обломков торпедоносца никого из членов его экипажа заметить не удалось... Позже, как только фронт отодвинется к Севастополю, мы с генералом Ермаченковым вылетим из Одессы к месту гибели Токарева. На пригорке увидим остов сгоревшего торпедоносца, обнесенный колючей проволокой, а рядом две горки мин. Окружившие нас ребяташки проведут нас к самолету через установленное немцами вокруг него минное поле. Около носовой части торпедоносца мы увидим могилу, усыпанную цветами как уже высохшими, так и совершенно свежими. Их, посещая могилу Героя и отдавая долг памяти, возглавлял евпаторийцы, жители любимого города генерала Токарева, в котором он служил до войны и в который мечтал вернуться после победы. А еще несколько позже станет известно, что штурман майор Николай Андреевич Маркин и стрелок-радист сержант Василий Гончаров, сильно обгоревшие, сумели все же выбраться из пылающего самолета. Их сразу же пленили подоспевшие немцы и отвезли в Симферополь. Там они содержались в тюремной больнице, пока город не был освобожден стремительно наступавшими советскими войсками». Посетил место гибели генерала и П.И. Хохлов: «Через несколько минут мы, склонив головы, стояли над могильным холмиком в пяти метрах от самолета. Сам самолет в основном был цел. Сгорела гондола правого двигателя, обгорела обшивка кабин летчика и штурмана».

Такая диаметрально противоположная информация о состоянии токаревского «Бостона» не может не вызывать удивления. Так что же произошло с торпедоносцем после того, как он был подбит вражеской зенитной артиллерией? Совершенно ясно, что самолет не взрывался при ударе о землю, поскольку в этом случае штурман и стрелок вряд ли уцелели бы. Очевидно и то, что торпедоносец посадил сам Токарев, т.е. на момент приземления он все еще был жив. Что же помешало ему покинуть загоревшуюся машину? Логичней всего предположить, что Николай Александрович получил тяжелое ранение еще в воздухе и сажал «Бостон» на последнем дыхании, затем потерял сознание, после чего задохнулся или сгорел в кабине. Члены экипажа не могли ему помочь, поскольку самолет в лю-

бой момент мог взорваться, да и сами они имели серьезные ожоги или ранения (иначе зачем бы немцы стали держать их в тюремной больнице?). Интересно отметить, что члены экипажа наверняка знали подробности последних минут боевого генерала, но, несмотря на это, оба процитированных мемуариста предпочли заняться изложением собственных догадок и пересказом местных легенд. По-видимому, правда оказалась им не такой героической, как хотелось бы. В частности, П.И. Хохлов написал, что Токарев якобы сознательно не стал покидать горящий самолет, чтобы не попасть в плен к фашистам. Более мучительный и абсурдный способ самоубийства трудно себе представить!

Гораздо легче разобраться с результатами наших ударов — они были крайне незначительны. По германским данным, налетам подвергся конвой, осуществлявший разгрузку у пирсов на внешнем рейде Евпатории. От близких разрывов бомб, сброшенных с Ил-2, в ходе первых атак погибло два человека из экипажа буксира «Штральзунд», а дунайский теплоход «Радецкий» получил легкие осколочные повреждения в кормовой части. По поводу атаки торпедоносца Токарева в боевом донесении командира группы 1-й десантной флотилии зафиксировано следующее: «Четвертый налет последовал в 15.10 с западного направления. Он осуществлялся силами одного СБ-2 и шести Ил-2 с истребительным сопровождением. Баржа «F 333» была атакована СБ-2 с юго-западного направления. В результате хорошо лжившегося оборонительного огня с «F 333» вражеская машина не смогла осуществить прицельного сбрасывания. Сброшенная торпеда попала в берег в 50 м от «F 333». Вражеский самолет, тяжело поврежденный прицельным огнем, совершил аварийную посадку севернее соленого озера восточнее Евпатории. Свидетели: все члены экипажей «F 333» и охотника «Uj 308». Охотник «Uj 308» принимал эффективное участие в прицельном обстреле вражеской машины». К этому следует добавить, что на сбитие «Босто́на» в эти же минуты в этом же месте претендовал обер-фельдфебель Симон из 49-й румынской эскадрильи и экипаж немецкого BV-138 из эскадрильи 2/SAGr.125. Из прилагавшейся к донесению схемы налета видно, что Токарев атаковал не главные силы конвоя, а находившийся на якорной стоянке несколько западнее отряд в составе БДБ «F 333», «F 382» и охотника «Uj 308». То, что генерал промахнулся, подтвердил в своем боевом донесении и командир группы воздушного эскорта К.Д. Денисов. Кстати, приземлившись почти сразу после взлета П.Н. Обухова после срочного устранения повреждений мотора вылетел вслед за комдивом и нанес удар спустя 5—10 минут после него. Из-за сильного противодействия зенитной артиллерии ни ход сброшенной торпеды, ни результат атаки не наблюдался. Не зафиксировали ее и немцы. Возможно потому, что на подходе к цели Обухова атаковала пара IAR-80 из состава базировавшейся на Евпаторию 49-й эскадрильи румынских ВВС, и он счел за лучшее освободиться от торпеды до подхода к цели.

Таким образом, эпизод с гибелью Героя Советского Союза генерал-майора Н.А. Токарева вряд ли можно отнести к наиболее героическим страницам истории нашей минно-торпедной авиации. Наибольшее недоумение вызывает тот факт, что до 30.1.1944 Токарев ни разу не совершал боевых вылетов в качестве низкого торпедоносца, только закончил овладение «Бостоном», а тут решил отправить себя в одиночку на выполнение фактически самоубийственного задания. Что послужило причиной для такого решения: желание воодушевить летчиков личным примером, некоторая эйфория, вызванная получением высокого звания, недооценка противника, которая начала появляться у некоторых наших бойцов и командиров в конце войны или все вместе, — мы уже никогда не узнаем. Горько сознавать, что, подобно многим своим подчиненным, комдив погиб в первом же вылете на торпедометание, не сумев нанести никакого ущерба врагу.

Бой 30 января был первой и не слишком удачной попыткой воздействовать на один конвой всем составом исправных самолетов Скадовской авиагруппы. В дальнейшем такие попытки предпринимались не раз вплоть до начала операции по освобождению Крыма. Группы от разных полков вылетали самостоятельно с произвольными интервалами, достигавшими от 20 минут до часа, и последовательно отбивались вражеским охранением. При этом группы, выделявшиеся 38-м дбап, являлись наименее многочисленными по своему составу. Дело в том, что 15 февраля появился приказ Наркома ВМФ №0122, в соответствии с которым 36-му авиаполку надлежало в двухмесячный срок перебазироваться в североморскую Ваенгу и войти в состав ВВС Северного флота. Одновременно полк переименовывался в минно-торпедный. Тем же приказом с Севера на Черное море переводился 29-й авиаполк пикирующих бомбардировщиков. Смысл данной рокировки, по-видимому, сводился к тому, что в конце третьего года войны командование ВВС ВМФ наконец-то поняло специфику этих театров, а именно тот факт, что на Черном море и для одного минно-торпедного полка не в каждом случае удастся найти достойную цель, в то время как пикировщики на Севере не могут большую часть года использоваться по прямому назначению из-за преобладающей низкой облачности. Командование ВВС ЧФ не спешило выполнять данное указание, но практически перестало пополнять 36-й мтап новыми самолетами. В результате к началу марта, когда часть сосредоточилась в Скадовске полностью, в ней оставалось всего десять боевых машин, распределенных между 1-й и 2-й эскадрильями, в то время как 3-я оказалась «безлошадной». Март стал последним месяцем боевого применения торпедоносцев «Бостон» на Черном море.

12-го пара «охотников» из 5-го гмтап наткнулась у мыса Тарханкут на немецкий буксирный конвой, совершавший переход из Севастополя в Одессу. Вражеские истребители не дали торпедоносцам выйти на дистанцию атаки, и пара ушла в облака. Спустя два часа по ее вызову к месту событий прибыла другая пара «ильюшинных», четверка «Босто́нов» (все шесть с торпедами) в сопровождении 10 «Аэрокобр». Хотя воздушный эскорт противника удалось нейтрализовать, зенитчики сбили А-20 лейтенанта Полякова. Наши пилоты донесли о потоплении двух барж, но на самом деле все торпеды прошли мимо, что не удивляет, если учесть осадку целей. Потери противника — один убитый и четверо раненых — имелись только от пушечно-пулеметного огня.

Определенным венцом усилий Скадовской авиагруппы стал первый и последний комбинированный удар по конвою, спланированный и осуществленный 19 марта.

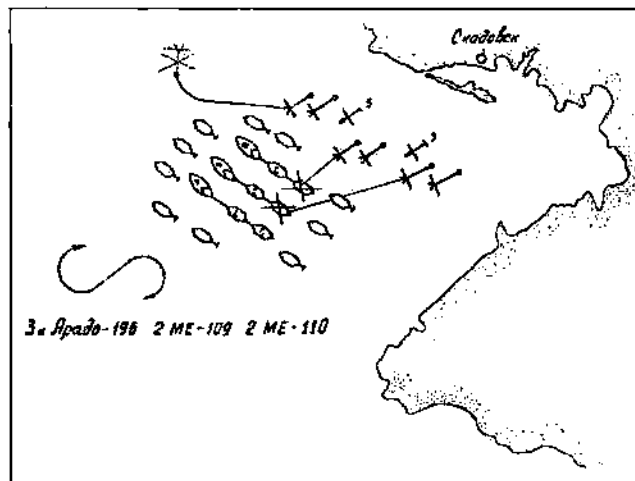
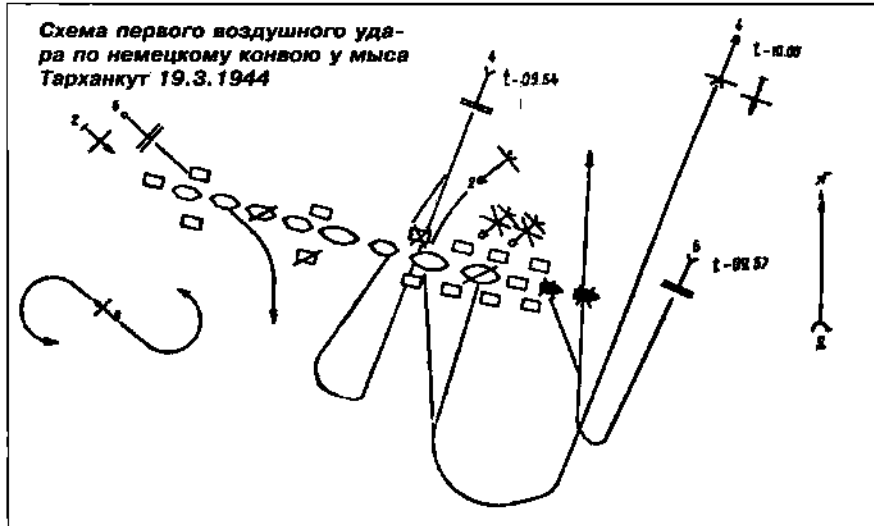


Схема торпедного удара по конвою 12.3.1944

Схема первого воздушного удара по немецкому конвою у мыса Тарханкут 19.3.1944



По данным воздушной разведки в 07.40 северо-западнее мыса Тарханкут был обнаружен конвой противника в составе трех транспортов, 13 разнотипных барж, четырех сторожевых катеров и нескольких судов не установленного типа. Суда шли курсом 110° и имели ход 8 узлов. Командир 1-й мтад (в этот период обязанности командира исполнял начальник штаба полковник П.Г. Кудин, с апреля на должность назначен бывший командир 5-го гмтап полковник В.П. Канарев) решил низкими самолетами-торпедоносцами, бомбардировщиками и штурмовиками под прикрытием истребителей уничтожить транспорты противника из состава конвоя. Для выполнения поставленной задачи было выделено: четыре торпедоносца А-20Ж 36-го мтап, шесть Пе-2 40-го бап и 12 Ил-2 23-го шап под непосредственным прикрытием четырех истребителей «Аэрокобра». Еще восемь истребителей 11-го гиап за 3—5 минут до атаки должны были завязать воздушный бой в случае появления истребителей противника. Первыми, за 4 минуты до общей атаки, должны были нанести удар Ил-2 с задачей подавления огневых точек кораблей охранения. За ними с правого борта атаковали Пе-2 и вторая группа штурмовиков из шести Ил-2 с тупых курсовых углов левого борта. Последними в атаку следовало выйти низкими торпедоносцами парами с двух бортов с носовых курсовых углов. Следует отметить, что и в этот раз самолеты из различных частей вылетали со своих аэродромов и следовали к цели самостоятельно. Соблюдения в таких условиях последовательности и временные интервалы ударов, предусмотренные плановой таблицей, можно было разве что случайно.

В 09.45 передовая группа «кобр» обнаружила суда в расчетной точке и приступила к «зачистке» воздушного пространства. Поскольку истребителей противника в воздухе не оказалось, наши пилоты взялись за пару круживших над караваном ВУ-138, один из которых сбили, а другой повредили (немецкой стороной сбитие не подтверждается). В 09.54 в атаку вышла четверка Ил-2 (два других штурмовика возвратились на аэродром из-за отказов двигателя). Они с пикирования нанесли бомбоштурмовой удар по БДБ и сторожевым катерам. В 09.55 атаковали бомбардировщики; спустя две минуты — вторая группа штурмовиков. В 10.00 началась атака торпедоносцев. Первая пара, ведомая капитаном Смирновым, по не совсем понятной причине отказалась от выполнения намеченного плана, перешла на правый борт конвоя и атаковала головной транспорт. Торпеды были сброшены с дистанции всего 3 кабельтовых, после чего ведущий решил не разворачиваться на обратный курс, а пролететь над караваном. В этом и заключалась его ошибка — на выходе из атаки оба самолета были

практически в упор расстреляны зенитками. Погибли экипажи капитана Смирнова и лейтенанта Романова. Вторая пара торпедоносцев (ведущий — капитан Клячугин) атаковала следующий в строю «транспорт», который в момент атаки отвернул вправо на 30 градусов. Летчики честно признались в промахе, но заявили, что попадания в головной транспорт добилась первая пара. Поскольку фоторазведчик подтвердил, что число судов в конвое не изменилось, в штабе пришли к выводу, что «транспорт» лишь поврежден торпедой. Бомбами пикировщиков и штурмовиков считались потопленными две БДБ, одна сухогрузная баржа, сторожевой катер получил повреждения. Тем не менее главная цель — «транспорт» — продолжала следовать старым курсом. Штаб Скадовской авиagrппы решил повторить удар, но поскольку на аэродроме не оставалось

торпед, пятерке «Бостонов», ведомой майором Луниным, предстояло бомбить караван с горизонтального полета. Вряд ли за полтора часа, прошедших с момента приземления самолетов первой волны и вылета второй, в штабе успели составить детальный план удара — скорее всего, просто определили наряд самолетов и примерное время, в котором они должны были атаковать караван, имея в качестве главных целей «транспорт» (для бомбардировщиков) и корабли охранения — для штурмовиков. По составу выделенных сил второй удар напоминал первый, за исключением «Бостонов» и «кобр» — число последних увеличили до 18. По-видимому, командование допускало мысль, что противник после первого налета может подтянуть к конвою истребительное прикрытие. В своих ожиданиях оно не ошиблось — над судами барражировало не менее десятка «Мессершмиттов» и «ИАРов». Завязался ожесточенный воздушный бой, в ходе которого нашим истребителям удалось без собственных потерь сбить один Ar-196 (подтверждено) и, возможно, еще до трех истребителей противника. Успехами же в борьбе с морскими целями похвастаться не удалось. Несмотря на многочисленные победные доклады журнал боевых действий 10-й дивизии кораблей охранения (образована 1.2.1944 на базе штаба Морского учебного командования «Констанца») подтверждает в качестве результата второго налета лишь легкие осколочные повреждения нескольких БДБ, на которых девять человек (пять членов экипажей и четверо солдат) получили ранения. В «Бостон» ст. лейтенанта Романова попало несколько зенитных снарядов, и он отстал от общей группы. Этим сразу же воспользовался противник. В начале машины атаковал один из «Мессершмиттов» 5/JG 52, затем румынский IAR-80. Летчик тянул к Скадовску, но в трех милях от берега А-20 все же сел на воду. Поиски членов экипажа ничего не дали.

Почти сразу же после второго удара шедший из Одессы немецкий караван разделился: девять БДБ зашли в Ак-Мечеть, а буксирный конвой продолжил свое следование в Севастополь. Несмотря на сокращение состава сил, противник еще больше увеличил истребительное прикрытие за счет привлечения эскадрильи 4/JG 52. Эта мера оказалась своевременной — в 16.40, спустя четыре часа после второго налета, когда суда уже обогнули мыс Тарханкут, над ними появились шесть Пе-2 и 12 Ил-2 в сопровождении 14 «кобр». По-видимому, противник имел превосходство в воздухе, поскольку впервые его истребителям удалось прорваться к самолетам ударной волны и нанести им чувствительные потери. Нападение оказалось полностью сорвано. В море упали три штурмовика и «кобра», другая получила серьезные повреждения. К потерям, понесен-

Деятельность торпедоносцев и топмачтовиков ВВС ЧФ в 1944 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на на начало квартала	Число с/в ув-р+св	Число самолето- атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Боевые потери при полетах на торпедные и топмачтовые удары Ил-4+А-20
1.44	27+21	12+8	8	8/8	+ 1 ТР, 1 баржа	-	0+2
2.44		6+0	3	3/3	+ 1 баржа, = 1 ТР	-	-
3.44		12+4	10	10/10	+ 2 баржи, = 1 ТР	-	0+4
4.44	32+46	100+0*	100	30/28	+ 9 ТР, 1 ТЩ, 5 СКА, = 5 ТР, 1 БО	= 1 ТР, 1 ТН	7+5
5.44		102+16*	94	46/44**	+ 11 ТР, 10 БДБ, 1 баржа, 4 СКА, = 3 БДБ, 2 СКА	+ 2 ТР, 1 БО	2+2
6.44		0+2	-	-	-	-	-
7.44	25+26	0+1	-	-	-	-	-
Итого	28+31 (средн.)	232+31=263	215	97/93	+ 21 ТР, 1 ТЩ, 10 БДБ, 5 барж, 9 СКА, = 7 ТР, 1 БО, 3 БДБ, 2 СКА	+ 2 ТР, 1 БО, = 1 ТР, 1 ТН	9+13

Примечания. * Без учета вылетов самолетов 13-го гдбап на штурмовку и контроль результатов ударов. ** В т.ч. 13 АВА.

ным 19 марта, следует добавить и «Бостон» 30-го разведывательного авиаполка, сбитый противником при попытке снять результаты второго удара. Таким образом, комбинирование в одном ударе самолетов различных родов ударной авиации и наличие плана сами по себе успеха не обеспечивали. Требовалось и массирование сил (четыре торпедоносца в условиях мощной ПВО вряд ли могли торпедировать две цели, да и целями являлись дунайские теплоходы с малой осадкой) и высокий уровень мастерства рядовых исполнителей. В частности, личный состав 23-го шал, перевооруженный с легких бомбардировщиков Р-10 на штурмовики Ил-2 лишь в конце 1943 г., не имел ни необходимой подготовки, ни боевого опыта, в результате чего не смог ни подавить зенитные орудия БДБ и охотников КФК, ни нанести им сколько-нибудь значительные потери. Что же касается транспорта «Лариса» («Лориса»), который иногда упоминается в нашей литературе как жертва на-

летов 19.3.1944, то следует заметить, что такое судно в составе германского торгового флота действительно существовало, но оно погибло еще 1.5.1941 в заливе Волос (Греция) в результате подрыва на британской мине.

Большую часть I квартала 5-й гмтап действовал в составе Скардовской авиагруппы самостоятельно. Самым активным месяцем для части стал январь. 4 и 5 января самолеты поставили 8 мин АМД-500 в Днепровском лимане (19 февраля на них, по всей видимости, подорвалась немецкая БДБ «F 135», добитая береговой артиллерией), почти каждый летный день пара торпедоносцев вылетала на «свободную охоту» в западную часть Черного моря. Погода, правда, не баловала — таких дней оказалось всего четыре, да и то в половине случаев машинам пришлось возвращаться с полдороги из-за снегопадов и низкой облачности. Организовать удары по вызовам разведчиков во взаимодействии с другими частями Скардовской авиагруппы не удавалось — противник изменил трассы своих коммуникаций, теперь конвои стали часто заходить в промежуточные порты и подолгу отстаиваться там в ожидании нелетной пого-

Минные постановки МТА ВВС ЧФ в 1944 г.

Месяц	Число вылетов*	район Констанцы	район устья р. Дунай	Районы постановок			аварийно в море и на сушу	Боевые потери
				район Севастополя	Днепро-Бугский лиман	другие районы		
1.44	5	-	-	-	8 АМД-500	-	-	-
2.44	10	-	-	-	-	20 А-1-4	-	-
3.44	3	-	6 А-1-4	-	-	-	-	-
4.44	48	-	24 А-1-4, 34 АМД-500	28 АМД-500	-	-	2 АМД-500	-
5.44	41	26 АМД-500	24 А-1-4, 26 АМД-500	-	-	-	4 А-1-4	-
6.44	15	14 А-1-4, 14 АМД-500	-	-	-	-	2 АМД-500	-
7.44	32	22 А-1-4, 16 А-5, 20 АМД-500	-	-	-	-	-	-
8.44	31	10 А-1-4, 42 А-5, 8 АМД-500	-	-	-	-	-	1
	185	46 А-1-4, 58 А-5, 68 АМД-500	54 А-1-4, 60 АМД-500	28 АМД-500	8 АМД-500	20 А-1-4	4 А-1-4, 4 АМД-500	1

Примечание. * Все вылеты осуществлялись исключительно на самолетах типа Ил-4.



Подвеска торпеды под Ил-4

ды. Даже в случае обнаружения самолеты с аэродромов Кавказа не успевали бы к месту событий своевременно. Выходом должно было стать перебазирование полка в Северную Таврию на аэродром Сокологорное, состоявшееся в последнюю декаду января. Однако ситуация уже в который раз сложилась парадоксально — органы тыла ЧФ не поспевали за силами флота и не могли обеспечить их нормального снабжения с новых западных баз. Следует подчеркнуть, что в отличие от Скадовска, находившегося на большом удалении от железнодорожной станции, Сокологорное располагалось непосредственно у ветки Днепропетровск — Симферополь. Здесь же находился штаб 8-й воздушной армии 4-го Украинского фронта, с которым удалось временно договориться об удовлетворении нужд «летающих моряков», в первую очередь подачи горючего. Естественно, что на торпеды и мины это не распространялось — на армейских складах их попросту не было. В результате после перебазирования самолеты не летали до 27 января (2 самолето-вылета), а затем до 4 февраля. Между 4-м и 13-м удалось произвести 13 вылетов (в т.ч. 8 на минирование бухты Ак-Мечеть и 2 — Одессы), но затем наступил новый перерыв — до 11 марта. В этом месяце число вылетов достигло 15 (в т.ч. 3 на минирование устья р. Дунай и 4 с торпедами). Подводя итог действий 5-го гмтап в I квартале, отметим, что часть потерь не имела, зато пополнилась пятью Ил-4 (только два из них были новыми машинами от промышленности, остальные — от АДД) и новыми экипажами. На 1 апреля в полку имелось 30 экипажей, из которых, правда, лишь 14 умели пилотировать в условиях безлунной ночи и 18 атаковать торпедами. Намного хуже обстояли дела с материально-техническим обеспечением. На начало апреля в Сокологорном имелось всего три заправки авиабензина, бомб — на три вылета, 135 мин (100 АМД-500 и 35 А-1-4), но всего четыре торпеды, все для низкого торпедометания. Ситуация со снабжением в Скадовске была ненамного лучше: три заправки горючим, шесть мин А-1-4 и восемь низких торпед. В иные дни командиру 5-го гмтап майору М.И. Буркину (назначен командиром в марте 1944 г. вместо возглавившего дивизию В.П. Канарева) приходилось выделять до половины исправных самолетов для перевозок «на себе» торпед и бензина из Геленджика! После освобождения 10 апреля Одессы и перебазирования туда одного штурмового и двух истребительных авиаполков ВВС ЧФ «ильюшиным» пришлось летать и туда, транспортируя в своих баках драгоценный бензин. В таком состоянии полк и встретил начало операции по освобождению Крыма — самому драматическому моменту своей истории с осени 1941 г. ...

31 марта командующий ВВС ЧФ приказал приступить к минным постановкам, направленным на блокирование основных портов противника на театре. К выполнению плана самолеты полка приступили только 9 апреля, на второй день начала нас-

тупления советских войск в Крыму. Основные усилия были сосредоточены на минировании устья Дуная с близлежащим портом Сулина, где между 9 и 14 апреля было сброшено 58 мин. Между 2 и 8 мая заграждение подновили, выставив еще 24 А-1-4 и 26 АМД. Хотя приборы срочности на минах не устанавливались, а приборы кратности выставлялись не более чем на четыре импульса, столь массовой постановкой нам действительно удалось создать трудности для судоходства противника в данном районе. После гибели 17 апреля на мине лихтера «Дордонь» (674 брт) противник временно перестал использовать Сулину, и лишь 10 мая суда оттуда смогли выйти к берегам Крыма, чтобы принять участие в последней фазе эвакуации немецких войск. Еще 28 АМД 11 и 18 апреля сбросили в Севастопольской бухте. Из-за опасений, что данные постановки могут в будущем представлять опасность для нас самих, их подновление не производилось, а сами мины имели приборы самоликвидации через 3 — 5 суток. Увы, надежды советского командования на столь быстрое овладение портом не оправдались, а сами постановки оказались даже незамечены немцами. Но если ситуация с минированием Севастополя вполне объяснима, то понять, почему практически не воздействовали на Констанцу — главную базу вражеского флота на театре, — просто невозможно. Впервые ее минировали лишь в ночь на 10 мая, когда четыре «ильюшина» сбросили там 8 АМД. Из двух самолетов, посланных 13 мая, дошел только один, а второй вернулся из-за неполадок в матчасти. Третья постановка (16 мин) состоялась 31 мая — уже много после окончания Крымской операции. Как и в случае с Севастополем, число мин, сброшенных у Констанцы, было настолько мало, что практически не могло дать никакого реального результата.

Фактически с самого начала операции началось очень активное применение «ильюшиных» в качестве ударных самолетов: торпедоносцев или, если торпед на аэродроме не оставалось, бомбардировщиков. 36-му мтап торпеды не подавались вовсе. 10 апреля все экипажи 1-й и 3-й эскадрилий этого полка убыли на станцию Тайнча (Казахстан), где в это время дислоцировалось 4-е военно-морское авиационное училище. Там им предстояло получить новые машины от перегонщиков, после чего отправиться на Север. В Скадовске оставалась только 2-я эскадрилья капитана Переверзина, использовавшаяся исключительно в роли высотных горизонтальных бомбардировщиков. 2 мая в Тайнчу убыла и она.

Тем не менее с передислокацией 36-го мтап на Север история «Бостонов» на Черном море не закончилась. Еще 3.12.1943 Нарком ВМФ подписал приказ №0934, в соответствии с которым 119-й краснотнаменный морской разведывательный авиаполк переформировывался в дальнебомбардировочный. Фактически речь шла не о переучивании летчиков части на новый тип самолета, а о формировании ее заново. Дело в том, что входившие в состав полка 18-я и 60-я морские разведывательные эскадрильи на МБР-2 приобретали статус



А-20Ж ВВС Черноморского флота (фото из архива Г.Ф. Петрова)

самостоятельных, а из двух оставшихся, значительно обновивших свой летный состав за счет училищ, предстояло развернуть три полнокровные эскадрильи на А-20.

Формирование части осуществлялось довольно медленно. Лишь в конце января, после получения авиацией флота 20 новых А-20Ж начались интенсивные полеты. Сложность подготовки заключалась в том, что полку предстояло стать одним из первых в ВВС ВМФ, личный состав которого полностью овладел топмачтовым бомбометанием. Суть нового метода мы описывали во введении, здесь только напомним, что увеличения вероятности попадания в новом методе добивались за счет резкого уменьшения дистанции сбрасывания бомб, причем машина и ее экипаж подвергались намного большему риску. Интересно по поводу топмачтового бомбометания высказался в своих мемуарах известный летчик-бомбардировщик, дважды Герой Советского Союза В.И. Раков:

«Командующий ВВС В.В. Ермаченков не относился к людям, тормозившим нововведения, когда они целесообразны. Скорее наоборот, он иногда даже слишком увлекался этими нововведениями и внедрял их подчас без достаточно трезвого расчета. Так, например, он оспаривал первенство во внедрении топмачтового бомбометания, которое сводилось к тому, что самолет на бреющем полете подносил бомбу к кораблю так близко, что она «вытаскалась» в его борт.

— Вот это способ! — восхищались его сторонники. — Обеспечено почти сто процентов попадания!

Но самолет приобретал эти «сто процентов», приблизившись к кораблю на триста метров, а до этого он подвергался столь сильному воздействию зенитной артиллерии судна, что вероятность быть сбитым оказывалась очень высокой: дистанция эффективного огня корабельной артиллерии начиналась с шести-семи километров.

Вообще-то, топмачтовое бомбометание не новость. Оно применялось на других флотах против транспортов. Но транспорты не имели сильного вооружения, и нападать на них было, конечно, куда легче, чем на боевые корабли.

Нельзя не вспомнить, что значительно раньше, еще в конце двадцатых — начале тридцатых годов, таким же способом действовали торпедоносцы, они применяли этот способ и во время войны. Однако торпеду самолет сбрасывал хотя и близко от корабля, но все же не подходя к нему вплотную. Торпеда имела еще свой ход в воде. Тем не менее потери торпедоносцев в несколько раз превышали потери других родов авиации. Потом с ними сравнивались штурмовики».

Видимо, подобные рассуждения приходили в голову не одному Ракову. Словно для того, чтобы взбодрить летчиков, приказом НК ВМФ от 22 января части за ее предыдущие заслуги присвоили гвардейское звание, после чего она стала именоваться 13-м гвардейским краснотнаменным дальнебомбардировочным авиаполком. Подготовка осуществлялась до начала апреля, после чего 13-й гдбап сосредоточился на аэродроме Геленджик. 1 апреля он был включен в состав 1-й мтад ВВС ЧФ.

Несколько слов относительно общей организации боевых действий торпедоносцев и топмачтовиков в ходе Крымской операции. Боевые вылеты 5-го гмтап осуществлялись большими группами на основе данных воздушной разведки. Кроме разведчиков, на первых порах с 5-й гмтап никто не взаимодействовал — с учетом дальности от Сокологорного до коммуникаций противника и разнесенности аэродромной сети ВВС ЧФ торпедоносцы не сопровождался истребителями и не встречались с бомбардировщиками. Неоднократно экипажам приходилось подниматься дважды в день, что в сравнении с предыдущим периодом казалось беспрецедентным напряжением. 13-й гдбап действовал так же с той лишь разницей, что в состав ударной группы кроме топмачтовиков обязательно включались «Бостоны»-штурмовики (каждый нес в бомбовых кассетах от 70 до 90 легких осколочных авиабомб АО-2,5) и один фоторазведчик. Невозможно одинаково подробно описать все бои, в которых участвовали самолеты 5-го и 13-го гдбап в апреле — мае 1944 г. —



Группа А-20 13-го гдбап в полете (фото из архива Г.Ф. Петрова)

слишком много их было. Вот краткое описание событий с более подробным освещением наиболее важных моментов.

9 апреля шестерка торпедоносцев безуспешно атаковала немецкий конвой с эвакуируемыми из Одессы. Действовавшие совместно с ними бомбардировщики 36-го дбап и 40-го бап потопили парусный рыболовный катер, груженный военным имуществом. В течение ночи последние немецкие суда оставили порт, так что утренним налетам подверглись дозорные и тральные силы противника. Торпедоносцам 5-го гмтап не удалось добиться успеха при атаке трех артиллерийских барж, но действовавшие в следующей ударной волне пять «Бостонов» 36-го мтап и шесть Пе-2 40-го бап добились одного прямого попадания бомбы в немецкий прорыватель минных заграждений «Шпеербрехер 193». Этот корабль был специально направлен в район Сулины для траления авиамин. После попадания, вызвавшего сильную течь, ему пришлось выбраться на берег, где остои и оставался до самого конца боевых действий. Попытка командования развить успех направлением в район Сулины группы из восьми «ильюшиных» в варианте бомбардировщиков ничего не дала. В заданном районе конвои обнаружить не удалось, лишь на обратном пути группа с большой высоты вновь атаковала отряд артбарж близ Бугаза. Вопреки докладом, попаданий добиться не удалось. Еще на пути к цели внезапно отказал мотор на самолете мл. лейтенанта Шеховцева. Бомбардировщик перешел в отвесное пики и врезался в воду, весь экипаж, естественно, погиб.

12 апреля состоялся боевой дебют топмачтовиков 13-го гдбап (в качестве бомбардировщиков А-20 полка дебютировали в ночь на 11-е, атаковав Ялту). В этот день в 09.45 в 45 милях северо-западнее Севастополя был обнаружен конвой. Поднять ударную группу удалось только спустя три часа. Неприятности начались практически сразу. При построении группы над аэродромом «Бостон» капитана Коловаева начал делать круг, но внезапно сорвался в штопор и упал в море. Весь экипаж погиб. Ошарашенные увиденным, летчики полетели на выполнение задания, но цель не обнаружили. Это не удивительно: еще за 15 минут до их взлета другой самолет-разведчик обнаружил караван уже в 5 милях западнее мыса Херсонес, то есть суда успели зайти в гавань задолго до прилета самолетов, которые к тому же искали их совсем в другом районе моря. Запасной целью являлась Ялта, откуда в эти дни немцы осуществляли эвакуацию войск на быстроходных десантных баржах. Бомбардировка результатов не дала, хотя не было и потерь. Новые неприятности ожидали группу при посадке. Из-за неисправности мятлести одна из ФАБ-100, подвешенных под самолет капитана Тарасова, при бомбометании не отделилась, но упала на взлетную полосу в момент приземления. Бомба взорвалась, а пролитый осколками А-20 загорелся. Лишь чудом экипаж успел покинуть машину, и аварийное происшествие не сопровождалось человеческими жертвами. Потерпел аварию и самолет мл. лейтенанта Голушко. Если добавить к этому разбитый 10 апреля при попытке взлететь с пустыми бензобаками «Бостон» мл. лейтенанта Петренко, то

получится, что за первые дни операции полк лишился четырех самолетов и одного экипажа даже без воздействия противника. Вылеты для атаки конвоев 13 и 15 апреля также не имели реальных результатов. Грубые ошибки самолетов-разведчиков в определении координат плюс большое подлетное время с аэродромов Кавказа каждый раз приводили к тому, что суда успевали скрыться. Из-за низкого качества организации радиосвязи она терялась вскоре после взлета групп, в результате чего возможность перенацелить вылетевшие «Бостоны» на другой караван отсутствовала. Это не значит, что полк не нес потерь. При вылете 15 апреля из-за неполадок в материальной части сел на воду А-20 мл. лейтенанта Айвазова. Летчик и другие члены экипажа пополнили и без того длинные списки пропавших без вести.

Следующее крупное воздушно-морское сражение разыгралось 17 апреля. В 07.50 воздушный разведчик обнаружил в 70 милях восточнее Констанцы конвой «Пальме», двигавшийся в направлении Севастополя. Его основу составляли транспорт «Хельга» и «старый знакомый» торпедоносцев ЧФ танкер «Продромос». Вскоре после 13 часов суда подверглись последовательному удару четырех «илов»-торпедоносцев и пяти бомбардировщиков 36-го мтап. Действия наших самолетов были в значительной степени скованы наличием у противника истребительного прикрытия, наши же его не имели. Попадание добиться не удалось. В 14.50 и затем еще дважды с часовыми интервалами корабли подвергались ударам бомбарди-

ровщиков Пе-2 (две группы по три пикировщика) и девяти А-20 13-го гдбап. И на этот раз противник отделался легким испугом — в результате пулеметного обстрела топмачтовиков шесть человек на судах конvoja получили серьезные ранения. Потери в воздухе составили поврежденный «Бостон» «небезучего» капитана Тарасова, севший на вынужденную в Сокологорном, и немецкий Bf-110G из эскадрильи 5/NJG 200, сбитый, по всей вероятности, «кобрами», прикрывавшими Пе-2. Если добавить к воздушным ударам атаку подлодки «М-111», выпустившую торпеды по судам еще в 11.50, то действия наших сил против конvoja «Пальме» трудно оценить иначе чем как крайне неудачные. В течение дня четыре авиаполка ударной авиации пять раз атаковали караван, но командование ВВС так и не смогло организовать ни одного мощного скоординированного удара.

Стиль руководства со стороны штаба ВВС хорошо просматривается из хода событий, произошедших на следующий день. В ночь на 18-е штабные операторы довели до командования полков состав групп, которые следовало иметь с утра в 30-минутной готовности к вылету: шесть Пе-2 от 40-го бап, пять А-20 (горизонтальные бомбардировщики) от 36-го мтап, восемь А-20 (четыре топмачтовика, три штурмовика и фоторазведчик) от 13-го гдбап, девять Ил-4 5-го гмтап (по четыре торпедоносца и горизонтальных бомбардировщика, а также фоторазведчик). Истребительное прикрытие (10 «Аэрокобр» 43-го иап) планировалось только у «пешек». Когда в 09.15 воздушная разведка обнаружила близ мыса Херсонес идущий на запад караван (конвой «Тома» в составе румынских транспортов «Альба Юлия», «Данубиус», эсминца «Мэрешти», канлодки «Гикулеску», немецкого охотника «Uj 104» и тральщика «R 216»; на кораблях и судах находилось 4046 солдат, 385 раненых, 987 эвакуируемых гражданских лиц и 370 пленных), действовать по нему приказали только полкам 1-й мтад. Каждый из штабов — дивизии и полка — планировал свои действия самостоятельно, исходя из общей задачи. Как и в предыдущие сутки, все это привело к тому, что вместо кулака мы пытались бить противника растопыренными пальцами.

Первыми в воздух поднялись «Бостоны» 13-го полка. При приближении к цели группа разделилась. Три «Бостона» штурмовали эсминец «Мэрешти», а четыре других топмачтовым способом атаковали «Юлию». Транспорт успел начать маневр уклонения вправо, но не сумел избежать двух попаданий ФАБ-100 в корму. Самоотверженность наших пилотов обошлась дорого — А-20 капитана Меншутина был сбиты зенитной артиллерией над конвоем, а машина ведущего группы майора Прохаченко села на воду южнее мыса Сарыч. Ее экипаж пропал без вести. По случайному стечению обстоятельств спустя десять минут «Альба Юлия» подверглась атаке шестерки Пе-2. Эта группа была выслана для атаки другого немецкого конvoja, но из-за ошибки штурмана вышла на «Юлию». Увы, последовательная атака шести пикировщиков результата не дала, если не считать таковым повреждение одной из «пешек», совершившей вынужденную посадку на воду на внешнем рейде освобожденной Евпатории.

Далее должен был состояться одновременный удар торпедоносцев и бомбардировщиков главных сил 1-й дивизии. Однако, вместо того чтобы строго придерживаться разработанного в штабе соединения плана, командир 5-го гмтап майор Буркин поднял ударную группу торпедоносцев на 25 минут раньше бомбардировщиков. Ведомая ст. лейтенантом Киценко четверка Ил-4 начала атаку «Юлии» в 14.20. Понадеявшись на внезапность, Киценко отказался от атаки с двух бортов и атаковал сразу, без разветвления, с одного направления. Его надежда не оправдалась. Противник встретил нападавших сильным и точным огнем, в результате чего на машине ведущего вышел из строя правый мотор, получила повреждения левая плоскость. Не сбросив торпеды, Киценко вышел из атаки, остальные экипажи освободились от груза с большой дистанции. Лишь спустя двадцать минут появились «Бостоны»-го-



Поврежденный «Бостонами» 13-го гдбап румынский транспорт «Альба Юлия» — снимок советского самолета-разведчика (вверху) и румынское фото (внизу)



ризоньтащики. Сброшенные ими с высоты более 2000 м бомбы легли мимо цели.

И все-таки вражеское судно находилось в весьма плачевном состоянии. Его машина вышла из строя, из-за подводных пробоин оно начало валиться на борт. Спустя некоторое время крен достиг 30 градусов. Находившихся на борту румынских солдат обуяла паника. Многие из них предпочли неустойчивой палубе холодную апрельскую воду и стали прыгать за борт. Около 200 из них погибло. Командование противника своевременно подтянуло к поврежденному судну эсминцы «Р. Мария» и «Р. Фердинанд», танкер «Оссаг», транспорта «КТ 25» и «КТ 26», которые не только сняли с «Альбы Юлии» 4220 человек, но и обеспечили откачку воды и буксировку парохода в Констанцу. Одновременно над караваном было организовано истребительное прикрытие, в составе не менее четырех Bf-110G одновременно. Следует отметить, что к началу операции по эвакуации войск «Оси» из Крыма германское командование усилило части дальних истребителей на Черноморском театре (ранее здесь действовали ночные истребительные эскадрильи 2/NJG 100, 5 и 8/NJG 200) за счет переброски на аэродром Мамайя группы II/ZG1 из состава ПВО Австрии.

Тем временем воздушные налеты продолжались — зная о плачевном состоянии крупного транспорта, наше командование решило добить его ударами горизонтальных бомбардировщиков. Новое нападение последовало в 17:45. Четыре «ильюшиных» бомбили конвой с большой высоты и снова не добились успеха. Уже после сбрасывания бомб группа подверглась атаке «стодесятых». Они совершили три захода и смогли серьезно повредить два Ил-4, причем машина капитана Алфимова сгорела после посадки. Экипаж, к счастью, не пострадал. Наконец, в 19.10 пятерка «Бостонов», с трудом отыскав цель в сгустившейся темноте, высыпала на нее с большой высоты две ФАБ-250 и 32 ФАБ-100 — снова мимо. Последняя попытка добить транспорт сорвалась около 20 часов, когда вражеские корабли охраны сумели обнаружить и отогнать выходившую в атаку подлодку «С-31». Потопить «Альбу Юлию» так и не удалось. Утром 20-го на буксире эсминца пароход притащили в Констанцу, где транспорт был посажен на грунт на мелком месте. Некоторым утешением для советской стороны может служить лишь тот факт, что ввести судно в строй до конца войны румынам так и не удалось. Ремонт парохода завершился в 1948 г., после чего советская сторона взыскала его по репарациям. Под названием «Николаев» судно служило в составе плавучего тыла ЧФ до 1960 г.

Увы, но события этого дня не заставили наше командование пересмотреть организацию воздушных налетов. Когда днем 19-го разведка обнаружила очередной караван с эвакуируемыми из Севастополя, на его перехват вновь были направлены разрозненные группы ударных самолетов без сопровождения истребителей. Топмачтовики 13-го гдбап не смогли обнаружить конвой из-за тумана, а группе 5-го гмтап (пять торпедоносцев и один фоторазведчик) повезло еще меньше. Еще не достигнув района цели, она подверглась нападению «Мессершмиттов» II/ZG1. Предоставим слово участнику того трагического вылета В.И. Минакову:

«Ввиду прикрытия вражеских кораблей истребителями и отсутствия такого прикрытия у нас, полковник Канарев решил по конвою не действовать, о чем было доложено на выносной пункт управления ВВС ЧФ майору Комкову. Комков передал приказание свыше: действовать, маскируясь облачностью. При невозможности возвращаться.

В воздух поднялась шестерка торпедоносцев, возглавляемая экипажем командира звена Александра Ковтуна. Ведущими пар кроме Ковтуна были Жестков и я. К цели шли напрямую — через Сиваш, мыс Тарханкут. Над Крымом небо было безоблачным, группа снизилась до пятидесяти метров, чтобы уменьшить возможность засечки лазутчиками, оставленными фашистами при отступлении. И все-таки это, вероятно, произошло.



Командир звена 5-го гмтап старший лейтенант А.Г. Пресич (погиб в бою 19.4.1944), кинооператор И.А. Запорожский и командир 2-й эскадрильи капитан Ф.И. Федоров, 1943 г.

Когда мы удалились от берега на сто сорок километров, Должиков доложил:

— На высоте две-две с половиной тысячи параллельно нашему курсу летят четыре Me-109.

Мы шли на малой высоте, «Мессершмитты» пока нас не видели, но точность их выхода в этот район и наш курс была следствием наведения. К счастью, впереди показалась обещанная облачность. Группа зашла под нее, видимость сразу ухудшилась.

— Через пять-шесть минут должен показаться конвой, — доложил Прилуцкий. И тут же:

— Командир! В лоб — четыре «мессера»...

Не дойдя километра до нас, четверка Me-110 отвернула вправо, обошла группу и напала сзади сверху. Интенсивным огнем стрелков атака была отбита.

Ковтун не маневрировал. Торпедоносцы держались в плотном строю. Вторую атаку гитлеровцы сосредоточили на машине Самуценко, шедшей в правом пеленге. Несмотря на сильный огонь со всех торпедоносцев, «Мессершмиттам» удалось поджечь ее. С обьётым пламенем правым крылом самолет пошел на снижение. Огонь быстро распространился. В нескольких метрах от воды торпедоносец взорвался... Какой летчик, какой экипаж! Почему мы не маневрируем? Так нас всех перещелкают как куропаток... В последующие минуты «мессеры» еще дважды атаковали оставшуюся пятерку.

Лезли напролом, на шквальный огонь. Очевидно, решили отомстить за вчерашнее поражение.

— В хвосте и фюзеляже дыры, побиты рули глубины, — докладывает Должиков. Дальше испытывать судьбу нельзя. Подаю команду своему ведомому Новикову:

— Уходим в облака!

Перевожу самолет в набор высоты, моторы работают на полную мощность. Маневрирую. Пулеметы Должикова и Жуковца захлебываются огнем. Успеваю увидеть, как следом за нами устремляются остальные три наши машины. И вот кабина окутывается белой мглой.

Быстро выравниваю самолет. Слой облаков не толст, ясно, что «мессеры» проскочили его и караулят наверху. Экипажи все молчат. Постепенно напряжение спадает... Минут через двадцать решили выйти под облака. Снизились до ста метров. Видимость приличная, но наших самолетов нет...

Вернулись на аэродром первыми. Через несколько минут сел мой ведомый Николай Новиков, затем Жестков.

Доложили о потере... Потом ждали. Ждали возвращения двух экипажей... Не дождался (кроме экипажа А.Р. Ковтуна, погиб экипаж капитана А.Г. Пресича. — прим. М.М.).

Три экипажа за день, за один неудачный вылет. И каких экипажей! Теперь, когда в полку оставалось все меньше и меньше опытных, старых бойцов, такая потеря казалась невосполнимой. Невосполнимой в строю. Не говоря уже — в сердцах боевых друзей.

Еще надеялись на чудо. Может быть, хоть кто-нибудь спасся? На другое утро мы с майором Корниловым вылетели в район вчерашней схватки. Почти шесть часов два самолета, как осиротевшие, кружились над морем, восемь пар глаз неустанно обшаривали рябоватую серую гладь в поисках хоть какого-то признака свершившейся здесь трагедии...

Тщетно!

На вечернем разборе гвардейцы минутой молчания почтили память товарищей... Потом разобрали ошибки. Теперь-то все было ясно. Ясно, что следовало лететь в сторону Скадовска, затем морем — это исключало возможность наведения истребителей противника лазутчиками. Ясно, что надо было маневрировать, хотя бы и с риском нарушить строй, ведь все равно его пришлось нарушить. И самое очевидное: группы торпедоносцев необходимо прикрывать истребителями — как на маршруте, так и в районе цели. Тем более если заведомо известно, что враг прикрывается ими.

Но война. Война не служба в казарме. Здесь иногда приходится действовать и против очевидного. Надеясь на случай, на дерзость, на мастерство. Наконец, на свое боевое счастье. Ковтун, наверно, устал, залетался. Ястребков для прикрытия в распоряжении командования не оказалось. Решили, удастся пробиться так. Пробились же накануне».

К этому следует добавить, что вместо мифических лазутчиков противник использовал для наведения береговые РЛС, пеленгование и прослушивание радиопереговоров наших самолетов в воздухе. Закачивался третий год войны, а наше командование и пилоты все еще не знали о применении врагом подобных методов. Другими причинами трагедии стало отсутствие истребительного прикрытия, которое вполне можно было бы организовать с освобожденных крымских аэродромов Евпатория и Сакки, и элементарные ошибки, допущенные ведущими группами. Увы, но данная цитата ясно демонстрирует, что попытки «действовать против очевидного, надеясь на случай, на дерзость, на мастерство», т.е. «на авось», не вызвали отторжения не только у командования, но и у самих летчиков, жизни которых приносились в жертву штабной некомпетентности!

После нескольких дней нелетной погоды 22 апреля боевые действия возобновились. Как и в предыдущих случаях, командование продолжало действовать растопыренными пальцами, пытаясь накрыть как можно больше обнаруженных целей небольшими по составу полковыми авиагруппами.

Первый удар достался конвою, в который входили танкер «Оссаг» (2795 брт; перевозил 270 т бензина и 150 т пресной воды) и военный транспорт «КТ 26». Суда сопровождался эсминцем «Фердинанд» и двумя моторными тральщиками. В течение двадцати минут между 09.30 и 09.50 их проштурмовал 31 Ил-2 в сопровождении 15 истребителей 11-й штурмовой авиадивизии. Благодаря такому массированию сил главная цель налета — танкер — получила два или три бомбовых попадания. Их, вероятно, было бы больше, если бы конвой, находившийся в этот момент в 50 милях юго-западнее м. Херсонес, не прикрывался бы истребителями из 6-й и 9-й эскадрилий JG 52. Хотя им удалось сбить только один штурмовик, прицельное бомбометание большинства оказалось сорванным. Тем не менее сами вражеские истребители понесли некоторые потери, их число над судами сократилось до четырех. Это значительно облегчило действия «Бостонов» 13-го гдбап (ведущий — майор И.И. Ильин), которые вышли на цель спустя час. Топмачтовики атаковали танкер последовательно — двумя тройками и одной парой, сбросив в общей сложности 13 ФАБ-250 и 23 ФАБ-100, три штурмовика атаковали корабли охранения. Судно получило несколько попаданий в правый борт, одно из которых и предредило его судьбу — ниже ватерлинии в носовую часть. Хотя пос-

тупление воды удалось снизить до минимума, танкер начал сильно зарываться носом и снизил ход. Оставив его под охраной тральщика «Р 206», остальные суда устремились в Севастополь. Уже в 23.00 командир тральщика доложил, что судно ушло носом в воду по верхнюю палубу и для его спасения требуются буксиры. Положение «Оссага» усугублялось новыми бомбовыми попаданиями, которые стали результатами налета 16 штурмовиков в вечернее время.

Увы, успех топмачтовиков не остался безнаказанным. «Мессершмитты» сбили машину ст. лейтенанта Блонского и подбили мл. лейтенанта Петренко, которому вскоре пришлось пополнить скорбный список пропавших без вести при посадке в море. «Бостон»-фоторазведчик ст. лейтенанта Лаврухина, находясь над конвоем, без видимых причин сорвался в шторм и врезался в воду. Почти все остальные штурмовики и бомбардировщики получили более или менее серьезные повреждения, и некоторым из них пришлось садиться на вынужденную посадку в освобожденном Крыму. Для повторного вылета с трудом набрали шесть «Бостонов», которые возглавил капитан Мейев. В качестве истребительного сопровождения им впервые с начала операции придали шестерку «Киттихауков» 7-го иап с дополнительными баками. Наспех организованный удар не удался. Один из штурмовиков был вынужден вернуться восвояси из-за неполадок в матчасти, а топмачтовик ст. лейтенанта Трифонова отстал от группы и в дальнейшем поиске не участвовал. Самолеты «промахнулись» мимо поврежденного «Оссага» и атаковали небольшой караван, находившийся значительно западнее. Все бомбы упали на безопасном расстоянии от транспорта «Касса», и единственным результатом стало сбитие «Киттихауками» вражеского BV-138 (подтверждается). Впрочем, итог дня у летчиков топмачтовиков и так получился намного более примечательным, чем у их коллег из 5-го гвардейского и 36-го авиаполков.

Тем впервые за операцию удалось добиться тактического взаимодействия между собой. Объединенная группа, включавшая по четыре машины от каждой части, атаковала в 14.00 караван, включавший транспорта «Тотила», «КТ 25», охотник «UJ 103» и моторный тральщик «Р 197». Фактически применителю оружие удалось только «Бостоном» — встретив шесть «Мессершмиттов» ведущий торпедоносец ст. лейтенант Жестков от атаки отказался и с торпедами вернулся на аэродром. А-20 бомбили с высоты 3500 м и попаданий не добились. Продолжая надеяться на свое «боевое счастье», командование ВВС ЧФ вечером выслало еще три торпедоносца для «свободной охоты» на вражеских коммуникациях в вечерних сумерках. И в правду, встречи с истребителями удалось избежать. В 20.17 в районе м. Мидия летчики Минаков, Жестков и Дурновцев атаковали торпедами «транспорт, следовавший в охранении четырех сторожевых катеров», после чего наблюдали «взрыв с пожаром на расстоянии 8—10 км». Реально атаке подверглась шедшая из Констанцы в Сулину переоборудованная из дунайского теплохода лавбаз «Ускок». Вопреки донесению, лавбаз уцелела, и ее «кончина» состоялась только спустя четыре месяца в ходе отступления в верховья Дуная. Тем не менее видимый успех вечерней атаки очень обнадежил командование, которое с этого момента стало регулярно высылать пары или одиночные торпедоносцы на «свободную охоту» в вечерних сумерках.

23 апреля ВВС ЧФ работали по нескольким конвоям, но 1-й мтад снова достался многострадальный «Оссаг», обнаруженный в 06.20 нашей разведкой примерно в 20—25 милях от м. Херсонес. Горизонтальные «Бостоны» 36-го мтап и топмачтовики 13-го гдбап вылетели с таким расчетом, чтобы нанести удар одновременно незадолго до часа полудни. Вскоре пятка из 36-го полка обнаружила цель, которую в этот момент буксировали в Севастополь. С высоты 2200 м летчики сбросили на танкер 24 ФАБ-100, но попаданий не добились. Более успешными оказались действия истребителей сопровождения, которым удалось сбить один из двух Ju-88 прикрытия

(подтверждается). Спустя шесть минут в этот же район прибыла ударная группа 13-го авиаполка (семь топмачтовиков, пять штурмовиков, фоторазведчик, 10 «Киттихауков»; ведущий — майор В.А. Дегтярев). Внезапно на их пути показалось одиночное «судно-ловушка» — охотник «Uj 103», который был направлен германским командованием на усиление охраны «Оссага». Он дважды получал от авиации координаты судна, но из-за ошибок летчиков в определении собственного места так и не смог его найти. В течение этого безуспешного поиска охотники последовательно атаковали наши подлодки «М-35» и «А-5», но успеха не добились. Теперь настала очередь топмачтовиков. Очевидно, наученный горьким опытом предыдущих боевых вылетов, Дегтярев предпочел атаковать реальную цель, чем пытаться искать назначенную в приказе. «Бостоны» развернулись в боевой порядок и нанесли по охотнику мощный удар. «Uj 103» энергично маневрировал и вел ожесточенный зенитный огонь. Немцы даже утверждали, что им удалось сбить трех из нападавших, что совершенно не подтверждается, хотя несколько «Бостонов» действительно получили серьезные повреждения. Прямых попаданий в корабль не было, хотя при расшифровке снимков выяснилось, что охотник загорелся. По немецким данным, после атаки у него возникли повреждения в машине, обнаружилась неисправность правых винта и вала, вышли из строя приборы, расположенные на мостике, через пулевые и осколочные пробоины началось поступление воды. Три члена экипажа получили ранения. Охотник вернулся в Севастополь и на следующий день убыл в Констанцу для ремонта. В обеспечении эвакуации из Крыма он участия больше не принимал. Следует подчеркнуть, что перестроенные из корпусов военных транспортов охотники типа «КТ» являлись наиболее крупными немецкими надводными кораблями на Черноморском театре. Они имели весьма неплохое зенитное и противолодочное вооружение, что позволяло им существенно усилить защиту того или иного конвоя. К началу эвакуации из Крыма 1-я флотилия охотников располагала шестью такими кораблями («Uj 101», «Uj 103» — «Uj 106» и «Uj 110»), из которых четыре находились в строю. С учетом этого успех, одержанный 23 апреля, можно считать достаточно весомым. Что же касается «Оссага», то, отчаявшись буксировать полузатонувшее судно, в 17.02 его затопили сами немцы. За двое суток танкер получил девять бомбовых попаданий, но решающими стали те, которых добились «Бостоны» 13-го гдбап.

5-й гмтап в этот день к ударам по кораблям в море не привлекался. Очевидно, в Сокологорном временно отсутствовали торпеды, и потому единственным вылетом стал бомбардировочный удар семи одиночных Ил-4 по судам в Севастопольской бухте с наступлением темноты. Данные противника о его результатах отсутствуют — по-видимому, их просто не было. С утра 24-го полку предстояло новое боевое задание — совместно с бомбардировщиками «Бостон» нанести удар по конвою (транспорт «Гейзерих», дунайские теплоходы «Эрцгерцог Карл», «Юнак», три парусно-моторные шхуны, поврежденная артиллерийская БДБ «АФ 54», четыре БДБ и два охотника КФК), двигавшемся на запад. Группы 5-го гмтап и 36-го мтап вылетали с разных аэродромов, но в точном соответствии с планом, штурманы дали правильный курс, и потому атака состоялась с 8-минутным интервалом, который в таких условиях можно было считать минимальным. Истребителей над караваном не оказалось («ильюшины» на этот раз впервые имели истребительное прикрытие из четырех «кобр»), но за всех «отыграла» зенитная артиллерия. Первыми с высоты 2100 м атаковала шестерка бомбардировщиков Ил-4, ведомая комэском-1 капитаном Чупровым. В качестве цели он выбрал второй шедший в строю транспорт. Вражеский огонь оказался на редкость плотным и точным. Вскоре зенитный снаряд попал в плоскость машины замкомэска ст. лейтенанта Зайцева. Пилот, совершавший свой первый боевой вылет, дернул штурвал в сторону и почти сразу же получил таранный удар от ведомого (лейтенант Шарловский). Оба самолета загорелись и упали



Немецкий дальний истребитель Bf 110G-2

в море, трое летчиков успели выпрыгнуть с парашютами, но их дальнейшая судьба неизвестна. Потрясенные гибелью боевых товарищей, остальные экипажи не смогли сбросить бомбы точно. От близких разрывов на «Гейзерих» имелось двое раненых. Тем временем противник перенес огонь на шестерку низких торпедоносцев капитана Федорова. Они так же выходили в атаку на «Гейзерих», шедший головным. Первая пара еще успела проскочить, но второй — пилоты Жестков и Токарев — досталось сполна. Попаданиями нескольких снарядов самолет Токарева был сильно поврежден: разбит правый мотор, отбита часть консоли и киля. Ответных попаданий, увы, добиться не удалось. Не сделали этого и «Бостоны» 36-го мтап, бомбившие караван последними. Отход от цели оказался не менее драматичен. Самолет Токарева так и не смог набрать высоту и вскоре приводнился в 20 милях западнее мыса Тарханкут. Жестков решил во что бы то ни стало помочь товарищу. Он остался кружить над местом, сбросил друзьям шлюпку и спасательные жилеты, открытым текстом сообщил о случившемся на базу. Лишь примерно спустя два часа показался торпедный катер. Жестков показал катеру курс и, только убедившись в том, что моряки подобрали летчиков, полетел на аэродром. Сразу после касания взлетной полосы моторы самолета остановились — в бензобаках не осталось ни капли бензина. Главное, что весь экипаж Токарева был спасен, хотя авиаторы и пострадали от переохлаждения.

Не менее драматично протекала атака топмачтовиков 13-го авиаполка, атаковавших другой караван часом раньше. Он находился гораздо ближе к берегам Крыма, и потому германское командование сосредоточило над ним 12 истребителей. Нашу ударную волну сопровождали десять Р-40, ведомые командиром эскадрильи 7-го иап капитаном Абариным. Пилоты «Киттихауков» доложили о сбитии семи истребителей противника при потере одного своего, причем трех поверженных врагов занес на свой личный счет сам Абарин. Тем не менее, вне зависимости от того, в чью пользу на самом деле сложилась схватка истребителей, нашему прикрыванию не удалось предотвратить удар врага по топмачтовикам. «Стодесятый» из 4/ZG 1 сбил машину ст. лейтенанта Трифонова. Два звена топмачтовиков, ведомые майором Ильиным и капитаном Колесником, не смогли сбросить бомбы точно. От огня зениток и «Мессершмиттов» семь наших самолетов получили повреждения. Но и враг не остался безнаказанным. В результате близкого взрыва бомбы в носовой части транспорта «Данубиус» ниже ватерлинии образовалась 50-сантиметровая пробоина, через которую вода затопила 2-й трюм. Хотя судну удалось сохранить ход и дойти до порта, в следующий раз в море оно вышло только 9 мая, чтобы погибнуть окончательно. Второе судно конвоя — теплоход «Будапешт» — получило осколочные повреждения, два члена его экипажа погибли, один получил ранения. Имелись многочисленные тяжелораненые и на кораблях эскорта. Для их спасения немецкое командование прислало три летающие лодки Do-24, которые приняли на борт восемь немецких матросов и штурмана сбитого «Бостона» лейтенанта Титкова.



Командир 5-го гмтап с марта 1944 г. подполковник Буркин Михаил Иванович. Удостоен звания Героя Советского Союза 14.9.1945

В 17.15 пятерка А-20 36-го мтап безрезультатно пробомбила направлявшийся в Севастополь конвой в составе дунайского теплохода «Радецкий» и пяти БДБ. Одна из барж — «F 575» — получила повреждения от осколков, семь членов ее экипажа были ранены. Корабль вышел из строя до 12 мая. Этот задание стало финальным для летчиков данной части на Черноморском театре.

Последним вылетом в тот день стал вечерний поиск, предпринятый четверкой торпедоносцев, ведомой Минаковым. В 20.32 Ил-4 произвели торпедную атаку выходящего на помощь «Данубиусу» отряда боевых кораблей во главе с охотником «Uj 105». Поскольку этот корабль погиб только в августе, доклад наших пилотов о потоплении «транспорта» оказался излишне оптимистичен. По счастью, и торпедоносцы не имели потерь или повреждений.

Серьезные потери, понесенные ударными полками 1-й мтад в течение апреля, не могли не отразиться на их активности. Кроме того, оставался непреодоленным бензиновый кризис, а последние три дня месяца над морем господствовала нелетная погода. 25-го вылетала группа от 13-го гдбап, но цели не обнаружила, 26-го и 27-го летали лишь одиночные «илюшины», сбрасывавшие осветительные бомбы на выходных фарватерах Севастополя, где действовали наши торпедные катера. В начале мая 5-й гмтап занимался подновлением минных полей у Сулины, и лишь 3-го дивизии довелось участвовать в очередной противоконвойной операции. К этому времени в составе нашей авиационной группировки успели произойти определенные изменения. 13-й гвардейский авиаполк перебазировался в Сокологорное, что значительно сократило полетное время до трассы вражеских конвоев. Эскадрилья «Киттихауков» 7-го иап перелетела на аэродром Саки, расположенный по маршруту ударных самолетов к коммуникациям противника. Все это открывало большие перспективы по организации массированных ударов по вражеским караванам, движение которых по мере развертывания эвакуации из Крыма становилось все более интенсивным.

Первый эксперимент в данном направлении был произведен 3 мая. Еще накануне вечером, когда стал известен прогноз погоды на следующие сутки, из штаба дивизии поступил приказ с утра иметь в готовности семь торпедоносцев (в т.ч. три высотных) в 5-м гмтап, шесть топмачтовиков и четыре штурмовика в 13-й гдбап. Когда утром разведчики обнаружили двигающийся по направлению к Севастополю конвой, все уже было готово к вылету. Непосредственно перед ним штаб дивизии увеличил группу высотников до пяти машин, а ведущим удара приказали

лететь командиру 5-го авиаполка майору Буркину. Вылет произошел своевременно, над Саками к группе присоединилось десять «Киттихауков». Вскоре после 11.00 на горизонте показался караван «Рихтер» (дунайские теплоходы «Байройт», «Тебен», «Юнак», лихтер «Вар», пять БДБ, охотники «Uj 314»,



Командир 1-й эскадрильи 13-го гдбап майор Ильин Илья Иванович. Погиб в бою 3.5.1944, посмертно удостоен звания Героя Советского Союза

«Uj 318», «Uj 2303» и «Uj 2313» типа КФК). Наше соединение начало разворачиваться для атаки — высотные торпедоносцы набрали высоту 2400 м, штурмовики, топмачтовики и низкие торпедоносцы перестроились для ударов с различных направлений. Увы, опыт проведения столь сложных комбинированных налетов у летчиков отсутствовал, проигрывая на земле не проводилось, а единого управления в воздухе не существовало. Фактически конвой атаковали только высотные торпедоносцы, но мелкосидящие вражеские суда сумели избежать попаданий их торпед. Топмачтовики, не дойдя примерно мили до конвоя, наткнулись на маневрировавшую неподалеку группу охотников, из состава которой потопили «Uj 2304». К несчастью, при этом погиб ведущий «Бостон», пилотируемый командиром эскадрильи майором И.И. Ильиным. 16 мая ему посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. Тройка низких торпедоносцев (четвертый повернул с полдороги из-за неисправности) начала пропускать топмачтовиков вперед, ее ведущий лейтенант Ольховой решил погасить время лишней петлей и в этот момент обнаружил на пересекающемся курсе «Мессершмитты». Несмотря на то что торпедоносцы прикрывались парой Р-40, лейтенант счел необходимым отказаться от атаки и лечь на обратный курс. Спустя 40 минут торпедоносцы случайно обнаружили другой караван, двигающийся в западном направлении. И он оказался прикрыт истребителями. Увидев два Вф-110, выходящих в лобовую атаку (Р-40 с торпедоносцами к тому времени уже не было), Ольховой счел за благо показать им «корму». Урок, выученный 19 апреля, был слишком свеж в памяти. Лишь во второй половине дня нашей авиации удалось «дотянуться» до судов конвоя. Группа, ведомая капитаном Либерманом, безуспешно атаковала конвой БДБ, но «пешки» 40-го бап отправили на дно теплоход «Юнак» (444 брт), вместе с которым утонуло 11 немцев и 206 т боеприпасов. «Свободная охота» пары Ил-4 встречей с противником не увенчалась. Далее последовал очередной период нелетной погоды, за время которого 5 мая у летчиков была возможность отпраздновать присвоение дивизии гвардейского звания — соединение стало именоваться 2-й гвардейской мтад.

Очередной комбинированный удар состоялся 6 мая. Он строился по прежнему сценарию, только количество истребителей сопровождения решили еще более увеличить. Это оказалось совершенно нелишним, но все-таки недостаточным, чтобы помешать немцам сорвать атаку торпедоносцев. Как и в прошлый раз, спокойно выполнить задачу смогли лишь высотники (пять Ил-4, ведомые Буркиным), атаковавшие в 10.50 конвой с высоты 2500 м. Интересно отметить, что караван большей частью составляли те самые суда, которые подверглись атаке 3 мая: теплоходы «Байройт», «Тебен», шесть БДБ и четыре охотника типа «КФК». И на этот раз чуда не произошло — глубоко поставленные циркулирующие торпеды прошли под мелкосидящими целями. Противник же традиционно сосредоточил свое внимание на низких торпедоносцах. Сначала огнем БДБ «F 312» был сбит «илюшин» лейтенанта Синицына. На выходе из атаки оставшаяся часть группы была в лоб атакована парой «стодесятых». Несмотря на присутствие восьми «Киттихауков», они сумели тяжело повредить машину ведущего группы лейтенанта Ольхового. Оба стрелка получили тяжелые ранения, самолет был буквально изрешечен пулями и снарядами. Не иначе чем божественное вмешательство помогло Ольховому дотянуть до Евпатории, где он и совершил вынужденную посадку. Неудивительно, что сброшенные нашими летчиками торпеды не достигли целей — попасть в таких условиях было практически невозможно. Не смогли отличиться на этот раз и топмачтовики — суда каравана получили в результате их удара лишь незначительные осколочные повреждения. Воздушный бой завершился безрезультатно для обеих сторон. В ходе вечернего вылета пилоты 13-го гдбап не смогли обнаружить цель, но сами оказались перехвачены группой Вф-110. Хотя нашим самолетам в ходе воздушного боя пришлось сбросить бомбы в воду, «Киттихауки» эскорта без собствен-

ных потерь достоверно сбили один «Мессершмитт». В вечерних сумерках пара торпедоносцев-«охотников» атаковала конвой, куда входил поврежденный дневным налетом Пе-2 транспорт «Будапешт», но, вопреки докладу, не смогла добиться успеха. Именинниками в тот день могли считать себя пилоты 8-го гшп, которым удалось потопить БДБ «F 132».

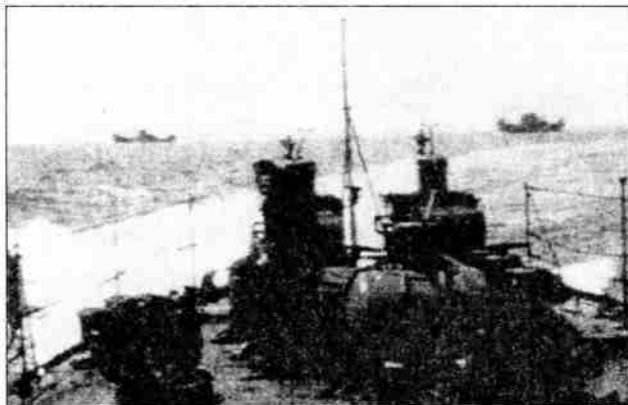
На следующий день полки дивизии действовали только во второй половине дня. В 18.46 топмачтовики безуспешно атаковали группу охотников, включавшую три КФК и одну передельную БДБ. В результате штурмовки один «немец» погиб, «охотники» получили легкие осколочные повреждения. Спустя почти два часа на неизвестный конвой наткнулась пара Минова. Увидев, что в атаку на них выходят четыре «Мессершмитта», пилоты торпедоносцев поспешили атаковать цель с большой дистанции, не определив даже ее класс и направление движения. Попаданий, естественно, не было.

Погодные условия, господствовавшие над морем 8 мая, оказались не слишком подходящими для действий авиации. Из-за низкой облачности командование не высылало высотных торпедоносцев, экипажей низких оставалось слишком мало. Без их помощи топмачтовики 13-го гдбап атаковали выходящий из Севастополя конвой «Паппель», повредив БДБ «F 471» (два бомбовых попадания) и тральщик «R 197» (три попадания, бомбы не взорвались). Оба корабля потеряли ход, но были отбуксированы в Констанцу. Кроме того, баржа «K 576» получила осколочные повреждения ниже ватерлинии. К сожалению, уцелела главная цель налета, об уничтожении которой доложили пилоту, — буксировавшийся в Констанцу и поврежденный ранее венгерский теплоход «Будапешт».

9 мая советские войска освободили Севастополь, отбросив остатки 17-й немецкой армии на мыс Херсонес. Поскольку весь он, включая аэродром, оказался в зоне досягаемости артиллерийского огня, сюда перестали садиться немецкие истребители. Все это сразу отразилось на защищенности конвоев. Эвакуация вступила в свою завершающую фазу, характеризовавшуюся, помимо всего прочего, развалом управления и падением дисциплины не только во вражеских войсках, но также на кораблях и в штабах. С точки зрения изучаемого вопроса это выразилось прежде всего в массовых нарушениях ведения документации, которая не позволяет ответить на многие вопросы. Например, какую одиночную БДБ атаковали и якобы потопили «Бостоны» 13-го полка днем 9-го? Неизвестны также достоверные объекты и результаты атак двух одиночных торпедоносцев, выходявших в атаки на отряды БДБ на закате тех же суток. Можно утверждать только то, что если пилоты не ошиблись с классом атакованных кораблей, то их атаки завершились безуспешно — все потери быстроходных десантных барж точно известны.

10 мая стало первыми сутками «трехдневного блица», в ходе которого нашему флоту удалось хоть как-то рассчитаться с врагом за трагедии Таллинского перехода и последних дней Севастополя. Поставленный в похожие условия противник понес жестокие потери, в его действиях точно так же просматривались элементы растерянности и паники. Первым ударом «обухом по голове» стал разгром конвоя «Патрия», не последнюю роль в котором сыграли самолеты 2-й гвардейской минно-торпедной дивизии.

Караван, включавший новейшие теплоходы «Тотила» и «Тейя», покинул Констанцу в 22.15 8 мая. Суда прибыли к Херсонесу около 03.30 10-го, но из-за тумана до рассвета находились от него на расстоянии примерно 7 миль. С рассветом теплоходы пошли к берегу, но не в Казачью и Камышевую бухты, где их ждало девять тысяч солдат, а к юго-западному причалам полуострова, куда сухопутное командование людей для эвакуации пока не направляло. То обстоятельство, что там все же находились какие-то люди, причем в числе нескольких тысяч, свидетельствует, что к тому времени в войсках противника царили хаос и дезертирство. Настроение командира конвоя и капитанов судов мало отличалось от тех, кого им предстоя-



Теплоходы «Тотила» и «Тейя» в море

ло забрать с берега — несмотря на неоднократные приказы по радио из штаба морского коменданта, они им не подчинились и даже не вышли на связь. Встав в 2 милях от берега, теплоходы начали загружаться с помощью паромов Зибея 770-го саперно-десантного полка.

В начале 7-го часа погрузка была в самом разгаре. Именно в этот момент над транспортами появились наши штурмовики. Первый удар девяти «илов» из 47-го шпп оказался безуспешен, но последовавший почти сразу же налет восьмерки машин из 8-го гшп дал прекрасные результаты. «Тотила» получила попадание трех ФАБ-100, после чего загорелся и лишился хода. Одна из бомб вызвала пробоину в носовой части. Новый удар гвардейцы нанесли тринадцатью самолетами в 08.20, когда теплоход уже тонул. Сопровождавшие штурмовиков «яки» обстреляли находившиеся поблизости плавсредства и нанесли повреждения пытавшемуся буксировать «Тотилу» тральщику «R 209». Позже этот корабль получил попадание бомбы, сброшенной с Пе-2, но все-таки дошел до Констанцы. Что же касается теплохода, то он затонул около 11.30. По самым скромным подсчетам, на его борту погибло около 3 тысяч солдат противника.

Больше внимания потребовал к себе «Тейя», который в сопровождении трех моторных тральщиков спешно удирал на запад. Еще в одном из утренних налетов судно получило попадания двух бомб, разрушивших носовую надстройку и 2-й трюм. Возможно, это был результат атаки шестерки топмачтовиков в 08.22. После этого теплоход увеличил ход до максимального (по ТТХ 11 узлов) и оторвался от паромов. В момент разделения на конвой вышли шесть Ил-4, три из которых несли высотные торпеды. По замыслу штаба дивизии «высотники» должны были сковать маневр судна и обеспечить выход в атаку низких торпедоносцев, но реализовать этот замысел не удалось. Не обнаружив транспорт при полете на малой высоте, группа «низких» в 08.52 разрядилась по паромам Зибея, в то время как «высотники» все же отыскали и в 09.24 атаковали «Тейю». На этот раз судну удалось избежать попаданий, но от судьбы не уйдешь! После отражения очередной атаки штурмовиков в 09.55 на тральщиках охранения закончился зенитный боезапас. Все они имели повреждения от пушечно-пулеметного обстрела с самолетов, часть личного состава вышла из строя. Последовавшие в течение часа (с 11.03 до 12.05) налеты трех пятаков Пе-2 40-го и 29-го полков особого результата не дали. Около 12 часов в результате пушечно-пулеметного обстрела истребителей сопровождения или штурмовиков на теплоходе была повреждена рулевая машина, что весьма затруднило его уклонение при новых налетах. Решающий удар в 13.15 нанесла шестерка «Бостонов», атаковавших топмачтовым методом. В результате попадания еще трех ФАБ-100, пришедших в машинное отделение ниже ватерлинии, судно потеряло ход. Через полтора часа переборка машинного отде-

ления оказалась выдвинута, и «Тейя» стремительно затонул. Пока команда боролась за живучесть, транспорт успели пробомбить еще пять Пе-2 и такое же число Ил-4. Тральщикам удалось спасти около 400 человек, чуть позже еще 130 подобрали немецкие торпедные катера и неизвестное число — румынский минзаг «Романия». В своем итоговом докладе о результатах эвакуации Адмирала Черного моря вице-адмирал Бринкман оценил потери на «Тее» в 4300 человек, хотя сухопутное командование и считало эту цифру несколько завышенной*. В любом случае этот успех оказался самым чувствительным для врага по числу погибшего личного состава за всю операцию. Для нас же разгром конвоя «Патрия» оказался на редкость бескровным. Лишь в первом налете повреждения от зенитного огня получили четыре Ил-2. Увы, далеко не все налеты оказывались настолько успешными. Так, например, конвой барж «Танне» в 14.45, 15.25 и 18.21 подвергся трем ударам бомбардировщиков дивизии (в общей сложности 10 Ил-4 5-го гмтап и 8 «Бостонов» 13-го гдбап), но потерь потопленными не понес. Поразить такую небольшую цель, как быстроходная десантная баржа, что с горизонтального полета, что топмачтовым методом оказалось весьма непросто.

Дополняли картину дня еще два удара, осуществленных силами 5-го гмтап: в 16.55 пара низких торпедоносцев, ведомая Минаковым, нанесла удар по плавсредствам, производившим погрузку у причалов в районе 35-й батареи, но промахнулась. В 19.38 тройка Ил-4 во главе с Чупровым безрезультатно пробомбила с высоты 1800 м суда направлявшегося к Херсонесу конвоя «Профет» (транспорт «Хельга», «Данубиус» и «Тисса»). Торпеды в Сокологорном кончались, а новые еще предстояло доставить из Геленджика в течение ночи.

11 мая стал одним из самых интенсивных в боевой деятельности ВВС ЧФ за все годы войны и одним из самых успешных. Поскольку в течение дня только наша морская авиация (кроме нее действовала также сухопутная — 8-я воздушная армия 4-го Украинского фронта) нанесла 23 воздушных удара по десяткам кораблей и судов, разобравшись, кто кого поразил, довольно сложно. На самолеты 2-й гмтап приходилось восемь ударов: семь силами 5-го гмтап и один — 13-го гдбап, который к тому времени оказался в значительной мере обескровленным.

Первым в хронологическом порядке стал двойной налет «ильюшиных» на конвой «Овидиу» (минзаг «Романия», эсминец «Фердинанд», охотник «У-110»), находившийся непосредственно у мыса Херсонес в 08.44—08.50. Хотя четверка торпедоносцев Киценко промахнулась из-за плотной завесы зенитного огня, пятерка горизонтальщиков Чупрова смогла добиться нескольких попаданий и, по докладу, потопила одну БДБ. Возможно, в этом случае фактически пострадал один из паромов или катеров 770-го саперного полка вермахта. Эти налеты были зафиксированы кораблями конвоя «Овидиу», единственное судно которого — плавбаза «Романия» — уже получило фатальные повреждения в результате налетов штурмовиков и пикировщиков. Дополнительно можно утверждать только об осколочных повреждениях румынского эсминца «Реджеле Фердинанд», на борту которого погибло 10 эвакуированных солдат и еще множество получили ранения. В 11.01 эти же корабли были атакованы пятью Ил-4 3-й эскадрильи майора Дарына, но и им не удалось добиться заметного успеха.

Около 14.10 в бой повторно ринулась пятерка Чупрова. Ее бомбы обрушились на уходивший на запад конвой, включавший транспорт «Тисса», однако из-за противодействия «стодесятых» попаданий добиться не удалось. Зато пилоты четырех «кобр» прикрытия доложили о сбитии двух «Мессершмиттов». В 15.48 свое слово сказали «Бостоны» — им удалось тяжело повредить «Тиссу» (961 брт), который в результате прямого попадания 100-кг бомбы полностью лишился хода. К сожалению, в ходе удара зенитным огнем канонерской лодки «Стихи» оказался сбит А-20 лейтенанта Фирьева. Несмотря на потерю хода, противнику все-таки удалось отбуксировать транспорт, на борту которого находилось около 1600 человек,



Немецкий транспорт «Хельга», потопленный советской авиацией у мыса Херсонес 11.5.1944.

в Констанцу. В 15.50 налету тройки торпедоносцев Киценко подвергся другой отошедший от Херсонеса караван, включавший буксир «Тебен», охотники «У-110», «У-115» и моторный тральщик «Р 166». Увы, очередная попытка поразить мелкосидящие цели закончилась ничем, как и атака четырех Пе-2, состоявшаяся 10 минутами позже.

В 16.40 пятерка «ильюшиных» бомбардировала караван (буксир «Лобау», катера-тральщики РА-51, -56, -54, БДБ-567, 570, БО-312, 315, 318), шедший к Херсонесу. Осколками при близких разрывах были ранены капитан буксира и тяжело — один из матросов на «РА 51». Больше, увы, достичь не удалось. Спустя два часа пятерка Федорова промахнулась по одиночному транспорту, стоявшему без хода недалеко от крымского берега. Впрочем, этот промах ничего не решал. Целью налета являлся транспорт «Хельга» (1620 брт), получивший в течение дня многочисленные повреждения от атак нашей авиации и артиллерийского обстрела. Вечером его затопили сами же немцы.

В ночь на 12-е состоялся последний этап эвакуации. Из-за дезорганизации управления эвакуацией часть плавсредств не загрузилась и на мысу оставалось еще около 25 тысяч немецких солдат. Адмирал Черного моря решил вывезти их на следующую ночь, но утром остатки вражеских войск сдались. Пытаясь искупить вчерашний провал с воздушным прикрытием, командование немецкого 1-го авиакорпуса с рассвета выслало к потрепанному каравану максимальное число дальних истребителей. Это серьезно затруднило действия нашей авиации.

С рассветом штаб дивизии распорядился выслать для «свободной охоты» две пары торпедоносцев. Первая из них, ведомая Жестковым, атаковала неизвестный конвой, но в условиях ожесточенного зенитного огня и интенсивного маневрирования цели (2500-тонный транспорт) не смогла добиться попаданий. Пара мл. лейтенанта Вальцева оказалась перехвачена восемью (!) «Мессершмиттами» и, сбросив торпеды в море, поспешила лечь на обратный курс. Почти сразу вслед за этим караван подвергся атаке «иллов»-бомбардировщиков. Интенсивный зенитный огонь и последовавшая вскоре атака «стодесятых» сорвали прицельное бомбометание, и все бомбы легли перелетом (по докладу, повреждена одна БДБ). Для атаки каравана, неудачно атакованного Жестковым, в воздух подняли четыре торпедоносца под предводительством Киценко. Три остальных экипажа группы уже успели принять участие в утренних вылетах. Вместо намеченной цели четверка обнаружила небольшой караван, двигавшийся к берегам Крыма. Им являлся конвой «Кифер» (транспорт «Дуростор», тральщик «Р 164»), который германское командование не успело своевременно развернуть назад. Ил-4 смело атаковали конвой, но по-

* Командование немецкой 17-й армии считало, что морское командование организовало эвакуацию из рук вон плохо и оба судна ушли от м. Херсонес недогруженными. Оно считало, что на судне погибло около 1,5 тыс. человек, а разница между подсчетами моряков и сухопутчиков приходится на потери в Крыму.

пали под сильный зенитный огонь и атаку летающих лодок BV-138. Увы, но семерка «Киттихауков» сопровождения оторвалась от опекаемых и не смогла этому помешать. В результате две сброшенные торпеды взорвались, не дойдя до цели (причиной этого могло быть как сильное волнение, господствовавшее на море в тот день, так и огневая завеса), а огнем тральщика был подбит «ильюшин» Вальцева. С большим трудом летчику удалось перетянуть через конвой и главно приподняться в четырех километрах от места боя. С наших самолетов видели, как экипаж пересел в спасательную шлюпку. Мысль, что полку пришлось потерять еще один боевой экипаж, была для гвардейцев невыносимой. На его поиски из Сокологорного вылетели два Ил-4, но, прибыв к месту событий, они наткнулись на четверку «мессеров». Такая встреча ничего хорошего не сулила, и скрепя сердце наши пилоты легли на обратный курс. Найти экипаж им в любом случае не довелось бы — вскоре после падения самолета все четверо членов экипажа были подобраны немецким охотником «UJ 318». Что же касается «Дуростора», то он был потоплен несколькими часами позже массированным налетом пикировщиков 13-й ад пб.

Последние вылеты в ходе Крымской операции состоялись на следующий день — 13 мая. В море еще оставались наиболее тихоходные или поврежденные плавсредства, многим из которых из-за сильного волнения пришлось лечь в дрейф. Незадолго до рассвета пара Минакова безуспешно атаковала транспорт «Лолла», а вечером пятачка Чупрова бомбила недалеко от Констанцы группу БДБ и якобы потопила одну из них.

Здесь можно подвести короткий итог действий минно-торпедной авиации в ходе операции по освобождению Крыма. Он представляется далеко не однозначным. 5-й гмтап весьма интенсивно участвовал в боевых действиях, израсходовал по целям 75 авиаторпед (в т.ч. 13 высотных) и несколько сот авиабомб. Потери, с учетом аварий и катастроф, составили 11 машин и восемь экипажей — больше, чем за любой другой месяц войны, начиная с осени 1941 г. Еще два Ил-4 были списаны актами технического состояния, по всей видимости, также в результате боевых повреждений. В то же время можно практически на 100% утверждать, что ни одна из сброшенных торпед не попала в цель, а бомбовые удары если и имели успех, то не решали судьбы судов, которые окончательно уничтожались другими родами авиации. С учетом того, что ВВС ЧФ потопили или тяжело повредили 10 из 21 вражеского судна тоннажем более 500 брт, принимавших участие в операции, такой результат не может считаться удовлетворительным.

Намного более результативными оказались действия 13-го гдбап. На его счету тяжелые повреждения «Оссага», «Тейи» (позднее оба затонули), «Альбы Юлии», «Тиссы», потопление охотника «UJ 2304». Множество других кораблей и судов получили от близких разрывов авиабомб и пулеметного обстрела серьезные повреждения. Этот успех оказался оплаченным весьма дорого — погибло 14 «Бостонов» и 10 экипажей! Ни один другой полк ВВС ЧФ не знал таких потерь в операции. В качестве их главных причин видятся три: недостаточность подготовки молодых пилотов, отсутствие истребительного прикрытия в первых боевых вылетах и сам метод атаки, требовавший сближения с хорошо вооруженными целями на дистанции 200—300 м.

Главная причина недостаточной результативности минно-торпедной авиации и ее больших потерь лежала в области использовавшихся методов боевых действий. Если сравнить их, например, с методами торпедоносцев Северного флота, то станет ясно, что последние отказались от атак небольшими однородными группами еще с лета 1943 г. Атака крупных и прикрытых с моря и воздуха караванов требовала массирования усилий разных родов авиации, где одни рода обеспечивали атаку других. На Севере налету торпедоносцев, как правило, предшествовал удар штурмовиков или истребителей-бомбардировщиков, которым вменялось в обязанность подавить пушечно-пулеметным обстрелом зенитный огонь обороняю-

щихся и нанести потери кораблям охранения. Затем следовал удар торпедоносцев — низких и высотных. Практика показывала, что при успешной реализации подобного замысла удавалось торпедировать одно судно, несколько кораблей охранения получали повреждения различной тяжести. В ходе Крымской операции этому сценарию более-менее соответствовали только удары 3 и 6 мая. Более-менее потому, что в обоих случаях штурмовики и топмачтовики «Бостон» атаковали другую цель, нежели торпедоносцы. Последняя попытка — 10 мая — полностью сорвалась из-за того, что низкая и высотная группы 5-го полка и вовсе нанесли удар по разным судам с интервалом в полчаса. В других случаях интервалы между ударными группами оказывались меньше, но все-таки достаточно большими, чтобы зенитчики и пилоты «Мессершмиттов» успевали последовательно переносить свой огонь с одной цели на другую: с топмачтовиков на высотные торпедоносцы, затем — сброшенные ими торпеды, потом на низкие торпедоносцы и т.д. Взаимодействия с Ил-2 вообще не было, поскольку в штабе ВВС ЧФ решили, что штурмовая и минно-торпедная авиация должна действовать в различных по удаленности от Севастополя зонах. Кроме того, и 3-го и 6 мая ударам подверглись суда, поразить которые авиаторпедой было и вовсе непросто из-за их малой осадки. Вообще же из 19 торпедных ударов как минимум в девяти случаях торпедоносцы атаковали мелкие суда или баржи, для торпед практически неуязвимые. Высотные торпеды, неплохо зарекомендовавшие себя на Севере, применялись лишь в трех случаях. Все остальные удары являлись налетами небольших групп, как правило, пары или двух пар низких торпедоносцев, которым всегда предписывалось атаковать с двух направлений, но они из-за условий боевой обстановки (присутствие в воздухе истребителей противника) или ошибок ведущего всегда атаковали с одного. В этом случае ситуация развивалась стереотипно: суда конвой разворачивались на атакующие самолеты, продолжая поливать их зенитным огнем. Для гарантированного попадания без использования торпедного прицела следовало сблизиться до дистанции 500—700 м, что в тех условиях являлось чистым самоубийством. Подавить огонь зенитчиков «ильюшины» были не в состоянии, и далее перед пилотами становилась дилемма — сбрасывать торпеды под невыгодным углом с дальней дистанции или идти на второй заход с риском новых повреждений или потерь. Стоит вспомнить, что многие Ил-4 имели к тому времени солидный износ и их моторы могли запросто отказывать при совершении интенсивных маневров и без вражеского воздействия. Если помножить все вышеупомянутые факторы друг на друга и прибавить к ним неспособность командования в течение длительного времени обеспечить торпедоносцам даже истребительное прикрытие, становится ясно, что достигнутый результат иначе чем закономерным не назовешь. Фактически по результативности на первом месте оказались минные постановки, на втором — бомбометание с горизонтального полета, хотя и о нем точных данных нет. Более успешными оказались действия топмачтовиков, но обеспечивавшие их штурмовые «Бостоны» и истребители «Киттихаук» далеко не всегда справлялись со своими обязанностями, что и вылилось в серьезные потери.

Малый успех Ил-4 и А-20 в качестве горизонтальных бомбардировщиков тоже не был случаен. Ранее неоднократно отмечалась низкая эффективность данного метода атаки. Имелось и второе обстоятельство, снижавшее результат всех методов бомбовых атак: скромные поражающие возможности авиабомбы ФАБ-100, применение которой носило наиболее массовый характер. Если заняться анализом оперсводок, то получится, что стандартной нагрузкой для горизонтального Ил-4 являлись 10 ФАБ-100, которые иногда могли дополняться одной ФАБ-250. Топмачтовикам несли до восьми ФАБ-100, хотя зачастую использовались варианты с одной ФАБ-250 и четырьмя ФАБ-100 или двумя ФАБ-250 и двумя ФАБ-100. О соотношении бомб разного калибра говорит, например, ап-



Авиаторы минно-торпедной авиации ВВС ЧФ, представленные к званию Героя Советского Союза по итогам операции по освобождению Крыма: штурман эскадрильи 5-го гмтап капитан Аглотков Федор Николаевич, помощник командира 13-го гдбап майор Дегтярев Владимир Арсентьевич, командир звена 5-го гмтап старший лейтенант Жестков Александр Иванович, командир звена 5-го гмтап старший лейтенант Киценко Иван Иванович, командир звена 5-го гмтап старший лейтенант Минаков Василий Иванович



рельская статистика, когда «Бостоны» 13-го авиаполка израсходовали 368 ФАБ-100 и всего 64 ФАБ-250. Более тяжелые авиабомбы не использовались вообще. Кстати, к концу операции 250-кг бомбы закончились так же, как и торпеды. И тот и другой тип бомб до середины 1944 г. применялся в морской авиации с взрывателями мгновенного действия. Бомба взрывалась сразу же после попадания, разрушая только тот участок судна, куда она непосредственно попала. Внутренние отсеки такой взрыв не затрагивал, и только топмачтовая атака со случайным попаданием ниже ватерлинии или пожар могли угрожать судну гибелью. Этим и объясняется секрет «сверхживучести» многих вражеских пароходов, например «Тейи», затонувшего после попадания пяти (по другим данным, до восьми!) ФАБ-100, или «Оссага», затонувшего после девяти попаданий.

В том не было вины самих пилотов, большинство из которых имело за плечами суровую многомесячную школу войны. Они неоднократно ходили в торпедные и топмачтовые атаки, смело сближаясь с атакуемыми целями на сравнительно малые дистанции. Не их вина, а их беда, что, воюя по старинке, они часто составлялись с молодыми жизнями, не нанеся врагу никаких потерь. Героизм тех, кто выжил, был оценен достаточно высоко — по результатам Крымской операции, а также предшествующих вылетов звания Героя получили штурманы Ф.Н. Аглотков, С.П. Дуплий, командиры экипажей А.И. Жест-

ков, В.И. Минаков (указ от 5.11.1944) и И.И. Киценко (указ от 6.3.1945). Звание Героя получил и командир В.П. Канарев (воевал в должности командира полка с начала войны, совершил лично 57 боевых вылетов), а сама дивизия была удостоена почетного наименования «Севастопольская». В 13-м авиаполку указом от 16 мая почетного звания удостоились майоры И.И. Ильин (посмертно) и В.А. Дегтярев (погиб в катастрофе через восемь дней после награждения).

После окончания операции активность ВВС ЧФ резко пошла на убыль. Причина этого была достаточно очевидна — операционная зона вражеского флота сузилась до минимума, включая только прибрежный фарватер от устья Дуная до портов Болгарии. Суда противника могли совершать короткие переходы из одного порта в другой в ночное время, практически избегая обнаружения с воздуха. Самолеты 13-го гдбап в июне вообще не сделали ни одного вылета, 5-го гмтап — 47 вылетов, что на фоне практически полного бездействия остальных частей выглядело довольно солидно. 15 раз самолеты части вылетали на минные постановки и дважды на «свободную охоту» у румынского берега. 8 июня впервые на данном театре должен был состояться ночной поиск торпедоносца Ил-4, оснащенного радаром «Гнейс-2», но командир экипажа В.И. Минаков распорядился снять антенну станции, как создающую помехи при пилотировании. Увы, это не первый случай, который демонстрирует отношение наших летчиков к техническим новинкам, которые создавались специально, чтобы помочь им воевать. Второй вылет с РЛС состоялся только 23 июля, причем он стал последним полетом нашего самолета с торпедой над Черным морем.

Наибольшее же количество вылетов в июне, как ни странно, пришлось на решение задач ПЛО. Дело в том, что лодки оставались единственным классом вражеских кораблей, продолжавшим активно действовать в море после оставления Крыма. Из-за качественной и количественной слабости нашей противолодочной обороны они продолжали добиваться периодических успехов у кавказских берегов и тогда, когда война на Черном море казалась фактически выигранной. 26 мая самолеты 5-го гмтап (к тому времени перебазировался на крымский аэродром Сарабуз) впервые привлекались к поиску заперленгованной постами радиоперехвата подводной лодки. Лодка — а ею оказалась румынская «Марсинул», совершавшая свой первый боевой поход, — была действительно обнаружена, но ее атака успеха не имела. Сразу после обнаружения Ил-4 она погрузилась, и сброшенные в точку погружения девять обычных ФАБ-100 не возымели никакого воздействия. 9 и 10 июня самолеты еще дважды бомбили лодки под перископом, но оба эти случая скорей всего являлись ложными обнаружениями. В качестве более решительной меры командование ЧФ перед рассветом 13 июня выслало семь Ил-4 для бомбардировки базы подлодок в Констанце, однако данные противника не дают повода считать, что в данном случае удалось достигнуть хоть какого-то успеха.

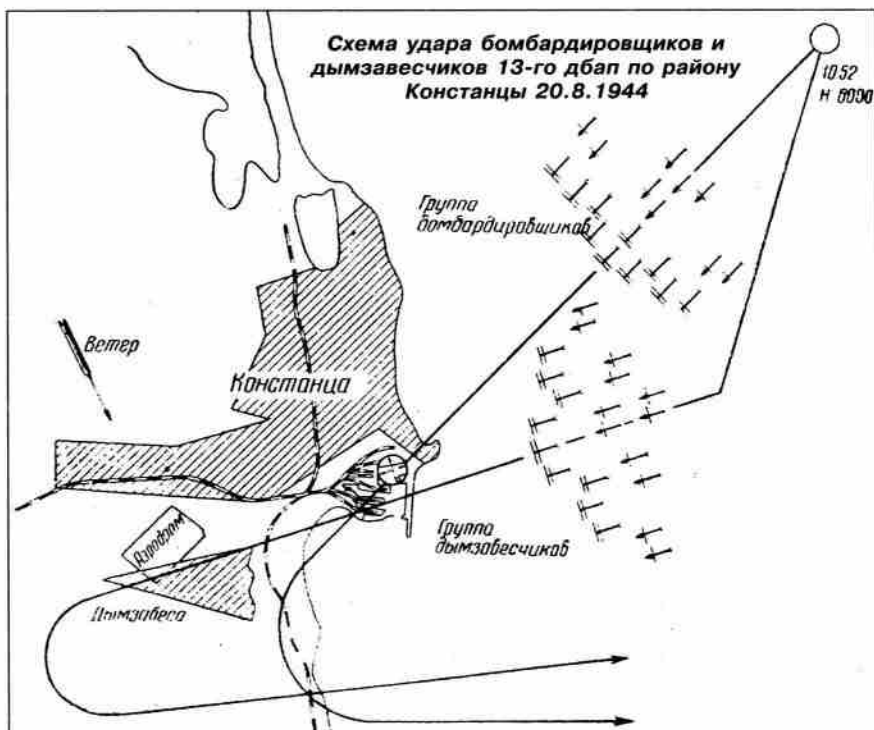
Более результативной, как и раньше, оказалась минная война. Теперь основным районом наконец-то стали подступы к Констанце. 31 мая туда сбросили 16 АМД-500, в июне — 8 А-1-4 и 20 АМД, в июле — 22 А-1-4, 20 АМД и 16 новых А-5, в августе — 10 А-1-4, 8 АМД и 42 А-5. При этом приборы срочности на минах А-1-4 устанавливались на срок до двух суток, на АМД — до шести, на А-5 — от трех до 35. Приборы кратности во всех минах устанавливались от нуля до четырех импульсов. Увы, результатов эти постановки не имели, чего не сказать о немецких оборонительных заграждениях, выставленных на случай возможного советского десанта в устье Дуная, на которых погибло несколько малых боевых кораблей. Наши потери в ходе этих постановок составили Ил-4 комэска-3 майора Дарьина, который в ночь на 8 августа, по наблюдениям соседних экипажей, попал под меткий огонь дозорного корабля на внешнем рейде Констанцы и упал в море.

Увы, эта потеря стала болезненной, но далеко не последней утратой минно-торпедной авиации, понесенной в ходе фи-

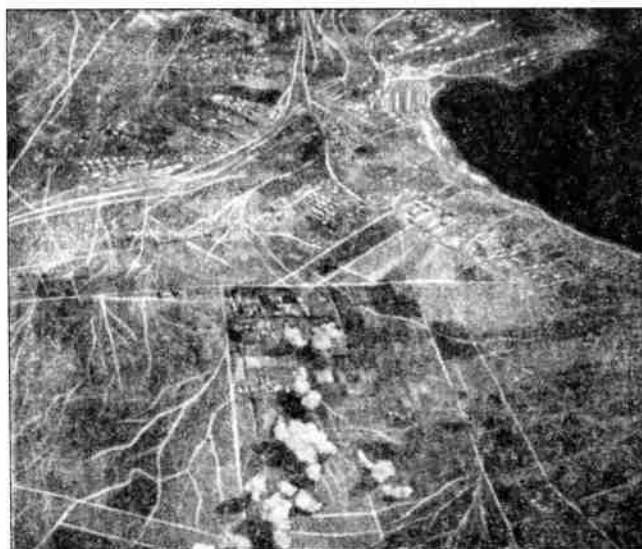
нального месяца войны на Черном море. 19 августа Черноморский флот приступил к операции по окончательному уничтожению группировки вражеского флота на театре. В основе замысла лежало нанесение массированного воздушного удара по ВМБ Констанца днем 20-го числа. 2-й гвардейской минно-торпедной дивизии в этом плане определялось несколько задач. 5-й авиаполк должен был своими ночными действиями накануне главного удара физически истощить вражеских зенитчиков, заставить их израсходовать как можно больше зенитного боезапаса. Для реализации плана семь бомбардировщиков должны были атаковать Констанцу не единой группой, а по «скользящему графику» в течение всей ночи. Все экипажи четко выполнили поставленную задачу, но один из них — командира звена капитана Бубликова — пропал без вести.

13-й гдбап, точнее его боевое ядро в составе двадцати наиболее подготовленных экипажей, привлекался к основному удару. Половина самолетов должна была составить группу дымзавесчиков, которая за несколько минут до нанесения главного удара 13-й дивизией пикирующих бомбардировщиков должна была сбросить 72 бомбы ДАБ-100 на наблюдательные пункты и огневые позиции зенитной артиллерии. Вторая половина одновременно с первой наносила с большой высоты бомбовый удар по акватории порта, где размещалась база румынских подводных лодок.

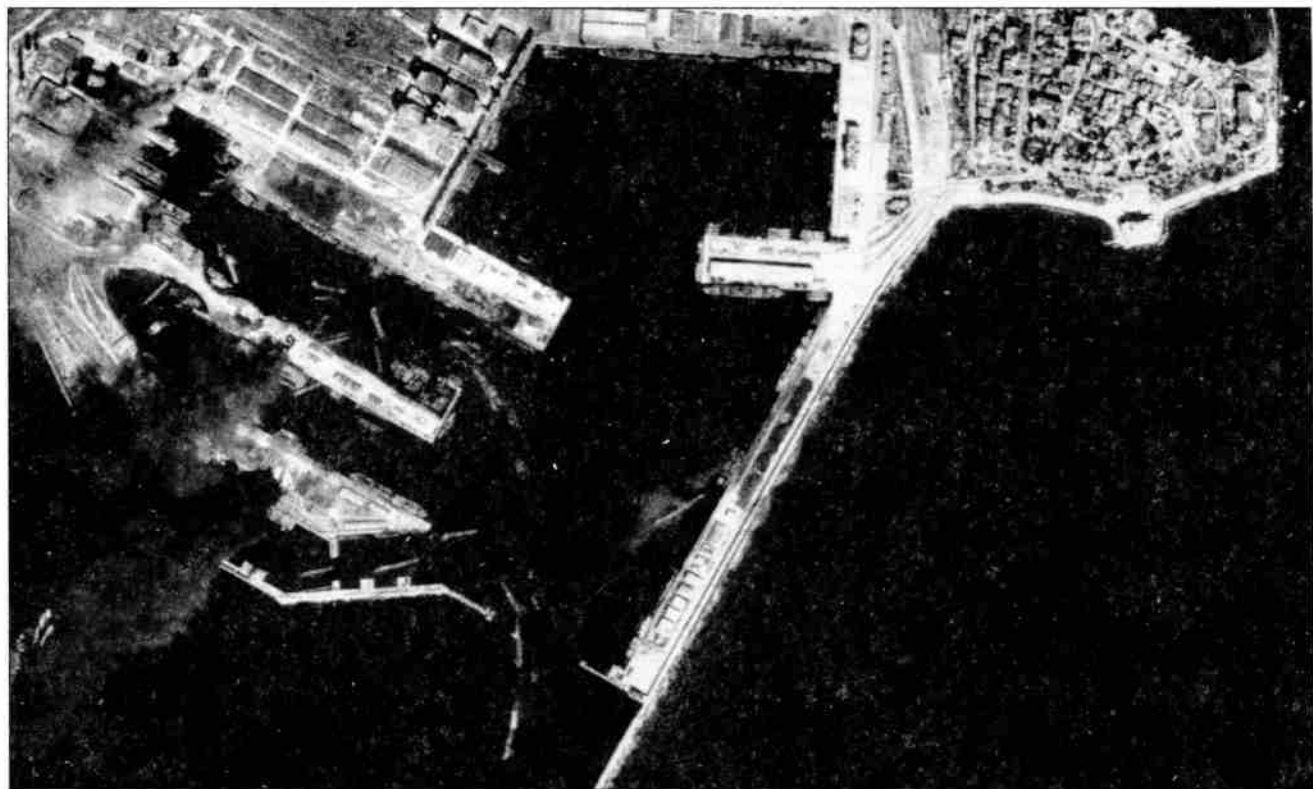
«Бостоны» вышли к цели четко по графику, примерно за 10 минут до пикировщиков. Ведущим дымзавесчиков являлся капитан Копейкин, бомбардировщиков — капитан Тарасов. Каждую из групп прикрывало по девять «кобр» 11-го гиап, впрочем, перед лицом массированного налета советской авиации истре-



бители противника так и не осмелились вступить в бой. За двадцать минут до цели «Бостон» майора Корзина вырвался вперед и сбросил все свои восемь ДАБ-100 на воду. По возникшим дымовым конусам штурманы остальных дымзавесчиков произвели учет скорости и направления ветра. Ветер оказался юго-восточным, а план предусматривал на этот случай постановку дымовой завесы в юго-западной части порта с целью за-



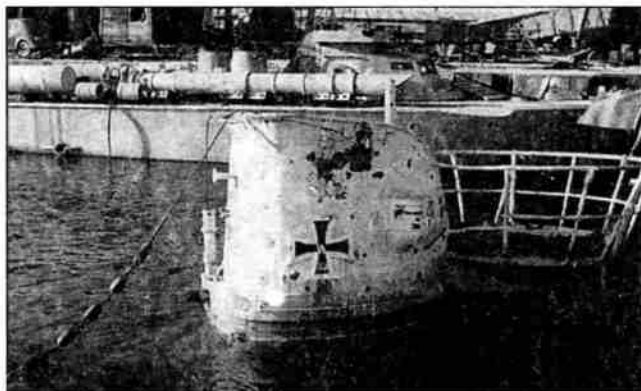
Вверху: результаты работы дымзавесчиков.
Справа: горят мастерские и склады в лесной и угольной гаванях Констанцского порта. Снимок сделан с самолета 40-го ап пб с высоты 2400 м



Констанца в 11.11 после удара Пе-2 40-го ап пб. Хорошо заметны направившиеся к выходу немецкие катера и тральщики. Снимок сделан летчиком Макаровым с высоты 6800 м

дымления группы батарей, находившейся южнее Констанцы. В 10.52 бомбардировщики и дымзавесчики разделились. Последние прошли южнее гавани и города и спустя 5 минут успешно выполнили боевую задачу. Столбы дыма, повалившие из мест падения бомб, удачно накладывались друг на друга и спустя несколько минут превратились в сплошное облако дыма, выше которого к цели предстояло пройти бомбардировщикам 29-го полка. Но это случилось чуть позже, а в 10.57 66 ФАБ-100 с высоты 5300 м на гавань сбросили «Бостоны» капитана Тарасова. Поскольку выход к цели осуществлялся со стороны моря, внезапно выяснилось, что группа оказалась несколько севернее, чем планировалось. Вместо плавбазы и подводных лодок реальной целью А-20 стали эсминец «Реджина Мария» и транспорт «Альба Юлия». Хотя экипажи настаивали на том, что видели два прямых попадания в судно, на самом деле оно не пострадало. Случайным перелетом оказался поражен пароход «Ардял», носовая часть которого пострадала от вызванного попаданием ФАБ-100 пожара. Последнее звено сбросило бомбы с опозданием и наблюдало разрывы в районе Лесной гавани.

Главный удар, как известно, завершился полным успехом — поражение большого количества кораблей и судов оказалось оплачено одним сбитым истребителем, тремя подбитыми Пе-2 и одной «коброй», экипажи которых выбрали с воды спасательные «Каталины». В том есть и доля успеха экипажей 2-й гмтад. Тем же вечером с целью развития успеха дневного налета командование послало на Констанцу 11 Ил-4. Тогда-то и открылась тайна исчезновения самолета Бубликова прошлой ночью — бомбардировщики подверглись атаке пары ночных Вф-110G из 8/NJG6. Один из «илов» получил 30 пробоин, но сумел оторваться от преследователей, а Ил-4 комэска-1 капи-



Корабли и суда, потопленные и уничтоженные в ходе налета на Констанцу

**Командир 1-й эскадрильи
5-го гмтап капитан
И.У. Чупров. Пропал без
вести 20.8.1944**



тана Чупрова не вернулся... Увы, на следующую ночь наше командование вновь послало пару «ильюшинных» в район Констанцы. На этот раз их задачей была не бомбардировка порта, а обеспечение действий торпедных катеров — сбрасывание осветительных бомб на внешнем рейде. Бомбардировщик заместителя командира эскадрильи капитана Алфимова четко вышел в заданный район и вошел в связь с катерами, которая вскоре прервалась. И этот самолет пропал без вести — его сбил «Мессершмитт» из 8/NJG6. Данный боевой вылет стал последним, произведенным пилотами 5-го авиаполка в Великой Отечественной войне. 13-й гдбап слетал еще раз. Около 11 часов утра 25 августа 19 А-20 с горизонтального полета нанесли по Констанце новый удар. В эти часы немцы заканчивали эвакуацию порт, и их оставшиеся в строю корабли (все поврежденные и неисправные они уже затопили) сосредоточились на внешнем рейде. Наши самолеты бомбили внутренний рейд, и потому ущерб от налета целиком оказался на счету румын, которые тем же вечером объявили Германии войну.

Боевая работа самолетов 13-го гдбап в 1944 г.

Квартал	II	III	Всего
Всего с/в	271	41	312
в т.ч. с/в топмачтовиков	137	-	137
общие потери (в т.ч. боевые в вылетах на топмачт. бомбометание)	15 (7)	-	15 (7)

Боевая работа самолетов 36-го дбап в 1943 г.

Квартал	I	II	Всего
Всего с/в	104	33	137
в т.ч. с/в торпедоносцев	26	-	26
сброшено торпед по целям	17	-	17
в т.ч. с/в на минные постановки	-	-	-
выставлено мин	-	-	-
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	7 (6)	-	7 (6)

Одна бомба случайно попала в румынский буксир «Басарабия», который сразу же пошел на дно. 26 августа наши войска вошли в Констанцу, а 5 сентября, преследуя отступающие немецкие войска, перешли границу Болгарии. Немецкий Черноморский флот прекратил свое существование, затопившись в районе Варны. Боевые действия на Черном море закончились, и в одержанной победе был скромный, но весьма важный вклад пилотов минно-торпедной авиации.

Боевая работа самолетов 5-го гмтап в 1944 г.

Квартал	I	II	III	Всего
Всего с/в	63	343	98	504
в т.ч. с/в торпедоносцев	16	82	1	99
сброшено торпед по целям	2	74	-	76
в т.ч. с/в на минные постановки	18	104	63	185
выставлено мин	34	191	108	333
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	-	11 (9)	5 (-)	16 (9)

Торпедные и топмачтовые атаки МТА ЧФ в 1944 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
18.1 (15.57)	2 А-20 (36 ап)	Клячугин, Волынкин	у-вр	45.18/32.50	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ БО «Uj 103», «Uj 101»	2 АН	промах	
24.1 (13.20)	2 Б-3 (36 ап)	Смирнов, Поляков	у-вр	45.19/29.50	КОН (4 баржи, 2 бук., 4 СКА)/ТР «Будапешт», «Дрезден», КЛ «Гикулеску», БО «Uj 104», ТЦ «R 196», «R 209»	2 АН	+ баржа 1000 т/промах	
25.1 (15.18)	2 А-20 (36 ап)	Обухов, Поляков	у-вр	45.15/30.07	КОН (2 ТР, 1 ЭМ, 2 СКА)/ КОН «Бизон»: ТР «КТ 25», ТН «МТ-1», БО «Розита», БО «Uj 2303», «Uj 2312»	2 АН	+ ТР 3000 т/промах	
30.1 (17.00 и 17.15)	2 А-20 (36 ап)	Токарев, Обухов	у-вр	р-н Евпатории	КОН / БДБ «F 333», «F 382», БО «Uj 308»	2 АН	результат не наблюдался	+ А-20 (Токарев)
9.2 (16.37)	3 А-20 (36 ап)	Смирнов, Волынкин, Поляков	у-вр	р-н Ак-Мечети	КОН/герм. КОН БДБ «F 406», «F 539», «F 586», бук. «Энжеру», ТХ «Э. Карл», «Юнак», лихт. «TL 186», «TL 27», «TL 22», ТХ «Орион», БО «Uj 2309», «Uj 2313»	3 АН	+ баржа 800 т, = ТР 3000 т/ промах	
12.3 (17.10)	2 Ил-4, 4 А-20 (36 ап)	Ольховой, Синицын, Поляков, Романов, Клячугин, Романцов	у-вр	45.42/31.50	КОН/ буксирный КОН «Меве» + КОН БДБ «Рapid-2»: БДБ «F 339», «F 445», «F 447», «F 593», «F 564», «F 569», «F 301», бук. «Лорбас», «Гюнтер», «Индус», лихт. «L 1465», «L 1030», ТН «Шелл 1», БО «Uj 305», «Uj 312», «Uj 315», «Uj 316», СКА «G 3102», «G 3103»	6 АН	+ 2 баржи/промах, ППО на судах КОН +1, =4	+ А-20 (Поляков)
19.3 (10.02)	4 А-20 (36 ап)	Смирнов, Романов, Клячугин, Романцов	у-вр	18 миль зап. м. Тарханкут	КОН (3 ТР, 5 барж, 8 БДБ, 4 СКА, 4 НСУ)/ КОН «Фальтер» + «Рapid-4»: ТХ «Радецкий», «Юнак», «Тебен», «Э. Карл», ТХ Анна, бук. «Кинбурн», лихт. «L 1468», «L 1474», «Лео», «Адур», БДБ «F 382», «F 337», «F 447», «F 401», «F 448», «F 471», «F 534», «F 562», «F 576», «F 591», БО «Uj 307», «Uj 313», «Uj 2311», «Uj 2313»	4 АН	= 1 ТР/промах	+ 2 А-20 (Романов, Смирнов)

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки: данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
9.4 (14.05)	6 Ил-4	Алфимов, Ольховой, Вальцев, Новиков (несброс), Синицын	у-вр	р-н м. Бурнас	КОН (1 ТР, 2 малых ТР, 1 СКР, 4 баржи, 1 буксир, 1 СКА)/герм. КОН «Барбара-7»: ТХ «Радецкий», ТН «Шелл 1», бук. «Рени», «Бремен», 2 лхт., 2 кат., БДБ «F 448», «F 581», БО «UJ 310», «UJ 315»	5 АН	+ 1 ТР 3000 т. 1 СКА/промах	
10.4 (12.25)	3 Ил-4	Алфимов, Ольховой, Новиков (Проявченко)	у-вр	45.15/29.45	КОН (3 БДБ, 3 СКА)/ АБДБ «AF 51», «AF 53», «AF 55» КОН (1 ТР, 1 СКА)/ БДБ «F 535», СКА «G 3108»	3 АН	+ или = БДБ	
13.4 (18.35)	13 А-20 (8 топ., 4 шт., 1 фото; 13 ап)	Алфимов, Ольховой, Новиков (Проявченко)	у-вр	р-н Аю-Даг	КОН (1 ТР, 1 СКА)/ БДБ «F 535», СКА «G 3108»	ФАБ	+ СКА, = ТР 1500-2000/ + 1 на «G 3108»	
17.4 (13.58)	4 Ил-4	Киценко, Ольховой, Синицын, Токарев	у-вр	44.10/29.47	КОН (3 ТР, 1 ММ, 3 СКА)/ КОН «Пальме»: ТН «Продромос», ТР «Хельга», ТЩ «R 163», БО «UJ 116», «UJ 313», «UJ 318», «UJ 302» КОН (2 ТР, 1 ТЩ, 4 СКА)/ тоже	4 АН	+ 1 ТР 2000/промах	
17.4 (15.45)	9 А-20 (5 топ., 3 шт., 1 фото; 13 ап)	?	у-вр	80 миль зап. м. Херсонес	КОН (2 ТР, 1 ТЩ, 4 СКА)/ тоже	ФАБ	+ СКА, = ТР 3000/ промах	= 1 А-20 (Тарасов)
18.4 (13.11)	8 А-20 (4 топ., 3 шт., 1 фото; 13 ап)	(Проявченко, Меншутин)	у-вр	43.48/31.26	КОН (2 ТР, 1 ММ, 1 ТЩ, 4 СКА)/ КОН «Том» ТР «А. Юлия», «Данубиус», ЗМ «Мерешти», КЛ «Гигулеску», БО «UJ 104», ТЩ «R 216»	32 ФАБ-100	= ТР 5000/ = ТР «Альба Юлия», 5700 брт (ФАБ)	+ 2 А-20 (Проявченко, Меншутин)
18.4 (14.24)	4 Ил-4	Жестков, Ольховой, Самушенко, Киценко (несброс)	у-вр	43.44/31.31	КОН (3 ТР, 1 ММ, 1 ТЩ, 3-4 СКА, 4 БДБ)/ тоже	3 АН	+ 1 ТЩ, = ТР 6000/ промах	
22.4 (10.31)	12 А-20 (8 топ., 3 шт., 1 фото; 13 ап)	Ильин, Степанов, Мейев, Голушко, Блонский, Фролов, Петренко, Лаврухин, ?	у-вр	44.16/32.55	КОН (2 ТР, 4 БДБ, 2 СКА, 1 СКР)/ ТН «Оссаг», ТР «КТ 26», ЗМ «Р. Фердинанд», ТЩ «R 206», «R 207»	13 ФАБ-250, 23 ФАБ-100	+ ТР 2000, ТР 1000, СКА/= ТН «Оссаг»	+ 3 А-20 (Лаврухин, Петренко, Блонский)
22.4 (16.47)	4 А-20 (2 топ., 2 шт., 13 ап)	Мейев, Степанов, Голушко, Голушко	у-вр	44.22/31.44	КОН (1 ТР, 1 СКА)/ ТР «Касса», ТЩ «R 216»	ФАБ	+ ТР 1200, СКА/ промахи	
22.4 (20.17)	3 Ил-4	Минаков, Жестков, Дурновцев (Дегтярев)	у-вр	43.55/28.55	КОН-320 (1 ТР, 4 СКА)/ПЛБ «Ускок», лхт. «L. 417» (D.D.S.G. 417), КАТЩ «RA 51», «RA 54», «RA 56» 1 БО/ БО «UJ 103»	3 АН	+ ТР 3500/промах	
23.4 (12.51- 12.54)	13 А-20 (7 топ., 5 шт., 1 фото; 13 ап)	Ильин	у-вр	44.33/32.17	КОН (2 ТР, 1 КТ, 4 БДБ, 5 СКА)/ ТР «Будапешт», «Данубиус», БДБ «F 535», БО «UJ 118», «UJ 103», «UJ 313», «UJ 316», «UJ 2303», МТЩ «R 165»	ФАБ	= БО/ = БО «UJ 103» (ППО), = 2 т, 1 л.	
24.4 (10.45, 10.48)	12 А-20 (6 топ., 5 шт., 1 фото; 13 ап)	(Ильин)	у-вр	43.55/32.07	КОН (2 ТР, 1 КТ, 4 БДБ, 5 СКА)/ ТР «Будапешт», «Данубиус», БДБ «F 535», БО «UJ 118», «UJ 103», «UJ 313», «UJ 316», «UJ 2303», МТЩ «R 165»	ФАБ	+ ТР 1500, = ТР 2000, БДБ/ = «Данубиус», легко = «Будапешт» (+2, =1; ППО)	+ 1 А-20 (Трифонов)
24.4 (11.50)	6 Ил-4	Федоров, Дурновцев, Жестков, Токарев, Алфимов, Синицын	у-вр	44.28/30.48	КОН (3 ТР, 1 СКР, 2 БДБ, 1 НСУ, 4 СКА)/ ТР «Гейзерих», «Э. Карл», «Юнак», ПМШ «Грете-Адель», «Хорст», «Гезин», «AF 54», БДБ «F 122», «F 301», «F 394», «F 558», БО «UJ 310», «UJ 314»	6 АН	+ ТР 3000/промах	+ Ил-4 (Токарев)
24.4 (20.32)	4 Ил-4	Минаков, Федоров, кадр 0444-13/40 Киценко, Дурновцев (Ильин)	у-вр	43.55/29.15	КОН (1 ТР, 3 СКА)/ БО «UJ 105», МТЩ «R 163»	4 АН	+ ТР 4500/ промах	
3.5 (ок. 11.30)	9 А-20 (5 топ., 13 ап)	Буркин, Алфимов, Минаков, Киценко, Дурновцев (Либерман)	у-вр	90 миль зап. м. Херсонес	КОН (3 ТР, 1 ЭМ, 6 БДБ, 6 СКА)/ Гр БО «UJ 2304», «UJ 2306», «UJ 2308»	ФАБ	+ ТР 2500, 1 СКА/ + БО «UJ 2304» (ФАБ)	+ 1 А-20 (Ильин)
3.5 (11.26)	5 Ил-4	Буркин, Алфимов, Минаков, Киценко, Дурновцев (Либерман)	у-вр	90 миль зап. м. Херсонес	КОН (3 ТР, 1 ЭМ, 6 БДБ, 6 СКА)/ КОН «Рихтер»: ТР «Байройт», «Теван», «Юнак», «Вар», БДБ «F 122», «F 312», «F 325», «F 326», «F 535», БО «UJ 314», «UJ 318», «UJ 2303», «UJ 2313»	5 АВА	-	
3.5 (18.42)	9 А-20 (5 топ., 3 шт., 1 фото; 13 ап)	Буркин, Федоров, Трофимов, Тарасов, Дарин, Ольховой, Синицын, Вальцев, Новиков (Либерман)	у-вр	44.25/32.10	КОН (2 ТР, 3 СКА, 4 БДБ, 3 сух. баржи)/ БДБ «F 132», «F 142», «F 472», «F 476», «F 521», «F 561», «F 893»	ФАБ	+ ТР 2500, 1 БДБ/ промах	
6.5 (10.50)	9 Ил-4 (5 АВА, 4 АН)	Буркин, Федоров, Трофимов, Тарасов, Дарин, Ольховой, Синицын, Вальцев, Новиков (Либерман)	у-вр	44.25/31.21	КОН (2 ТР, 7 БДБ, 3 СКА)/ КОН «Рихтер»: ТР «Байройт», «Теван», БДБ «F 142», «F 312», «F 325», «F 472», «F 535», «F 893», БО «UJ 301», «UJ 307», «UJ 315», «UJ 318»	5 АВА, 4 АН	+ 3 БДБ/ промах	+ 1 Ил-4 (Синицын), = 1 Ил-4 (Ольховой)
6.5 (10.53)	10 А-20 (5 топ., 4 шт., 1 фото; 13 ап)	Буркин, Федоров, Трофимов, Тарасов, Дарин, Ольховой, Синицын, Вальцев, Новиков (Либерман)	у-вр	44.25/31.22	КОН (7 БДБ, 3 СКА)/ тоже	ФАБ	+ 1 БДБ, 1 СКА, = 1 БДБ/промах	
6.5 (20.45)	2 Ил-4	Минаков, Жестков	гк	44.25/32.57	КОН (1 ТР, 2 сух. баржи, 5 малых судов)/ ? КОН «Пальпель» или «Эйхе»	2 АН	+ ТР 2500/промах	
7.5 (18.46)	9 А-20 (5 топ., 3 шт., 1 фото; 13 ап)	?	у-вр	90 миль зап. м. Херсонес (44.04/31.13)	КОН (6 БДБ, 2 СКА)/ БО «U 118», «U 2302», «U 2306», «U 2308» 1 НСУ/ КОН «Бухе» БДБ?	6 ФАБ-250, 22 ФАБ-100	= 1 СКА/промах, +1	
7.5 (20.20)	2 Ил-4	Минаков, Жестков	ок	44.35/32.20		2 АН	не установлен	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
8.5 (13.48)	8 А-20 (5 топ., 3 шт., 13 ап)	?	у-вр	44.00/30.28	КОН-270 (2 ТР, 4 БДБ, 2 СКА)/ КОН «Палпаль»: бук. «Лобану» + ТР «Будапешт», БДБ «РТА 406», «F 471», «F 576», «F 584», БО «Uj 2305», «Uj 2312», ТЩ «R 197» 1 БДБ-270/?	4 ФАБ-250, 28 ФАБ-100	+ ТР 1000, СКА, = СКА, БДБ/ = «R 197», БДБ «F 471», «F 576»	
9.5 (15.00)	9 А-20 (5 топ., 3 шт., 1 фото; 13 ап)	?	у-вр	44.15/31.23		ФАБ	+ БДБ/?	
9.5 (22.05)	1 Ил-4	Минаков	ок	44.28/32.20	КОН (10 БДБ)/?	1 АН	+ БДБ/промах	
9.5 (22.30)	1 Ил-4	Жестков	ок	44.24/32.54	4 БДБ/?	1 АН	+ БДБ/промах	
10.5 (03.15)	1 Ил-4	Минаков	ок	1,5 км зап. м. Херсонес	3 БДБ/?	1 АН	+ БДБ/промах	
10.5 (08.22)	10 А-20 (6 топ., 4 шт., 13 ап)	?	у-вр	44.27/32.54	КОН (1 ТР, 10 БДБ, 6 СКА)/ КОН «Патрикс»: ТР «Тей», ТЩ «R 35», «R 164», рядом КОН «Танне»	40 ФАБ-100	+ ТР 3000/ = ТР «Тей» (ФАБ)	
10.5 (08.52)	3 Ил-4	Киценко, Дурновоцев, Новиков	у-вр	44.26/32.42	КОН (2 сух. баржи, 16 мелких плавающих средств)/ ?КОН «Танне»	3 АН	+ сух. баржа 800 т/промах	
10.5 (09.24)	3 Ил-4	Чупров, Трофимов, Тарасов	у-вр	44.25/32.50	КОН (1 ТР, 2 СКА)/	3 АВА	промах	
10.5 (13.15)	9 А-20 (6 топ., 3 шт., 13 ап)	?	у-вр	43.43/32.45	КОН ТР «Тей», МТЩ «R 35», «R 164» КОН (1 ТР, 1 БДБ, 2 СКА)/ то-же	38 ФАБ-100	+ ТР 1500, СКА, = 1 БДБ/ + ТР «Тей», 2773 брт (ФАБ)	
10.5 (16.55)	2 Ил-4	Жестков, Дурновоцев	гк	р-н 35-й батареи	КОН (1 ТР, 4 БДБ, 5 СКА)/ ?	2 АН	промах	
10.5 (18.21)	6 А-20 (4 топ., 2 шт., 13 ап)	?	у-вр	44.21/32.20	КОН (8 БДБ)/ КОН БДБ «Танне»	32 ФАБ-100	+ 1 БДБ/ ?	
11.5 (08.50)	4 Ил-4	Киценко, Новиков, Жестков, Вальцев	у-вр	44.32/33.20	КОН (3 ТР) /ЗМ «Романия», ЗМ «Р. Фердинанд», БО «Uj 110»	4 АН	+ ТР 2000/промах	
11.5 (15.48)	7 А-20 (4 топ., 3 шт., 13 ап)	Жестков, Вальцев (Мейес)	у-вр	44.15/32.32	КОН (1 ТР, 1 КТ, 1 ТЩ, 4 СКА)/ ТР «Тисса», КЛ «Стики», БДБ «F 571», «F 581», «F 340», «F 476»	32 ФАБ-100	+ КТ 800-1000/ = ТР «Тисса»	+ 1 А-20 (Фиряев)
11.5 (15.50)	3 Ил-4	Киценко, Жестков, Вальцев	у-вр	44.20/32.10	КОН (1 ТР, 2 БДБ, баржа, 1 СКА)/ КОН «Рейхер»: ТХ «Табен», БО «Uj 110», «Uj 115», МТЩ «R 166»	3 АН	+ ТР 2000/промах	
12.5 (05.05)	2 Ил-4	Жестков, Дурновоцев	гк	44.24/32.16	КОН (1 ТР, 4 БДБ, 3 СКА)/?	2 АН	промах	
12.5 (12.23)	4 Ил-4	Киценко, Жестков, Новиков, Вальцев	у-вр	44.20/31.22	КОН (2 ТР, 1 СКА)/ ТР «Дуростор», ТЩ «R 164»	4 АН	+ ТР 3000/промах	+ 1 Ил-4 (Вальцев)
13.5 (03.56)	2 Ил-4	Минаков, Дурновоцев	гк	44.15/30.50	КОН (2 ТР, 1 СКА)/ ТР «Лолла», БО «Uj 106»	2 АН	+ ТР 2000/промах	

Выводы по МТА ЧФ

Боевая деятельность черноморской минно-торпедной авиации, к сожалению, была не столь результативной, как у коллег на других театрах, но тем не менее содержала ряд любопытных и поучительных моментов. Как и у балтийской МТА, она во многом была связана с сухопутным направлением, причем в первые месяцы войны черноморские торпедоносцы «успели отметить» и в решении стратегической задачи — нанесении бомбовых ударов по румынским нефтепромыслам. Нет сомнения, что при выполнении этих заданий летчики МТА смогли внести определенный вклад в дело Победы, но, поскольку минно-торпедная авиация создавалась для другого, мы сосредоточим свое внимание на анализе ее успехов на морском направлении.

К началу войны единственная часть черноморской МТА только заканчивала формирование и не могла считаться вполне боеготовой для боевой работы именно в качестве минно-торпедной. Поставленные перед флотом задачи заставили использовать ее в качестве бомбардировочной сначала для нанесения ударов по объектам в Румынии, затем в интересах сухопутных войск. В то же время судходство противника на театре до начала 1943 г. отличалось весьма малой напряженностью, так что при всем желании найти цель для авиаторпед было весьма непросто. В этом командование ЧФ смогло убедиться, когда во второй половине 1942 г. под давлением Наркома ВМФ приступило ксылке торпедоносцев на «сво-

бодную охоту». В результате открыть счет побед торпедным оружием на данном театре удалось только в январе 43-го.

С весны этого года ситуация на Черном море начала заметно меняться. Для снабжения своих войск на приморских плацдармах германскому командованию пришлось резко увеличить объем своих морских перевозок и создать группировку ВМС, которая смогла бы обеспечить их защиту. И транспортный флот, и эскадренные силы в подавляющем большинстве состояли из малых кораблей и судов, так что проблема поиска целей, достаточно крупных для торпед, не отпала и в более поздний период. В то же время значительно выросла эффективность защиты противником своих коммуникаций. С весны 43-го ходившие в Крым конвои стали обеспечиваться сравнительно большим числом кораблей охранения (соотношение в среднем 1:1), а с весны 44-го и дальними истребителями. Если в 1942 г. торпедоносцы вообще не имели потерь, то в 1943 г. одна потеря приходилась на 29,6 вылетов, а в 1944 г. — на 13 (с учетом топмачтовиков).

Командование попыталось изменить ситуацию переходом от «свободной охоты» к полетам на основе данных воздушной разведки, увеличением состава ударных групп до 3—5 машин, попытками наладить взаимодействие низких торпедоносцев с высотными или бомбардировщиками, но по ряду причин все эти меры дали весьма слабый эффект. Усиление вражеского противодействия, а также разделение ВВС ЧФ на Скадовскую

Общие показатели боевой деятельности МТА ЧФ

	1942 г.	1943 г.	1944 г.	Итого
<i>Исходные данные</i>				
число с/в торп. и топм.	69	355	262	686
число с/а торп. и топм.	28	146	215	389
число потерянных торп. и топм.	-	12	22	34
число месяцев в периоде	7*	12	7	26
число пораженных целей	-	3	5	8
<i>Расчетные данные</i>				
Интенсивность полетов (среднемесячное кол-во с/в торп. и топм.)	9,1	29,6	40,7	27
Эффективность поиска (процент вылетов с атак от общего числа)	43,7	41,1	75,4	55,2
Успешность атак (кол с/а торп. и топм. на 1 пораженную цель)	-	48,7	43	48,6
Частота потерь пр-ка (среднемес. число пораженных целей)	-	0,25	0,7	0,31
Эффективность защиты пр-ка (кол-во потерянных торп. и топм. на 1 пораженную цель)	-	4	4,4	4,25
Частота потерь (число с/в торп. и топм. на 1 боев. потерю)	-	29,6	12,95	20,7

Примечание. * Учтены май и период с июля по декабрь.

и Кавказскую авиагруппы привело к тому, что между октябрём 1943 г. и апрелем 1944 г. минно-торпедная авиация вообще не имела успехов. Реальным прорывом стал переход к топмачтовому бомбометанию, который пришелся на операцию по срыву немецкой эвакуации из Крыма. Фактически в течение месяца (с 13 апреля по 12 мая 1944 г.) «Бостоном» 13-го гдбап удалось поразить пять целей, в то время как Ил-4 из 5-го гмтап вовсе не имели успеха. Обратной стороной медали стало резкое увеличение потерь МТА, которое в основном объяснялось ошибками командования, которое первоначально недооценило важность придания торпедоносцам и топмачтовикам истребительного сопровождения, подавления огня зенитной артиллерии перед атакой низких торпедоносцев.

В силу вышеописанных сложностей с поиском крупных целей, в течение всего периода боевых действий на театре значительная часть вылетов самолетов минно-торпедных полков приходилась на бомбометание с горизонтального полета — как по портам противника, так и по кораблям и конвоям в море. Несмотря на относительно низкую эффективность данного метода, периодически самолетам удавалось добиваться успехов, что в сумме заметно пополнило небогатую копилку побед МТА. Минная война, совершенно неэффективная в 1941—1942 гг., стала набирать обороты с 1943 г. В результате ВВС ЧФ временами удавалось создать довольно напряженную минную обстановку на некоторых участках вражеских коммуникаций, потопить ряд малых кораблей и судов.

В заключение хотелось бы сказать несколько слов о летчиках. К сожалению, исчерпывающих данных по этому вопросу

найти не удалось. Известно, что в течение войны МТА ЧФ безвозвратно потеряла 111 пилотов, из которых 13 погибли в воздушных боях, 16 от огня зенитной артиллерии, 56 пропали без вести, два умерли от ран и 24 погибли в авиакатастрофах и от прочих небоевых причин. В торпедных атаках (данные по летчикам-топмачтовикам отсутствуют) на Черном море приняло участие 68 пилотов, которые совершили 263 атаки, что в среднем дает 3,9 атаки на одного летчика. Это меньше, чем у летчиков КБФ и СФ, но не из-за высокого процента гибели личного состава в атаках, а из-за относительной редкости применения торпедного оружия. Это подтверждается хотя бы тем, что в своей первой атаке погибло всего восемь пилотов (11,7%, тогда как на Севере 17,5%).

Наибольшее количество атак к концу войны произвел ст. лейтенант В.И. Минаков — 20. За ним идут А.И. Жестков (17), В.И. Федоров (13) и И.О. Дурновцев (11). По десять атак совершили Е.А. Лобанов и И.И. Киценко, девять — В.А. Ольховой, восемь — А.Р. Ковтун. Из перечисленных звание Героя получили Минаков, Лобанов, Жестков и Киценко. Кроме того, высшая награда СССР была присвоена пилотам А.Д. Рыжову, В.П. Рукавицыну, Д.М. Минчугову, А.И. Фокину, Г.Г. Черненко, В.П. Канареву, В.А. Дегтяреву, И.И. Ильину, штурманам Ф.Н. Аглоткову, С.П. Дуплию, А.С. Ключкину и А.Ф. Толмачеву. Наибольших достижений большинство черноморских летчиков добились при нанесении бомбовых ударов. Успехов в торпедных атаках добились только И.Н. Василенко, В.И. Федоров, С.М. Самущенко, Я.В. Карпенко и А.Р. Ковтун (причем два последних добились одного попадания на двоих). Из ведущих топмачтовиков успехов добились И.И. Ильин, Р.И. Либерман и Просянченко.

Приложения к главе 4

Корабли и суда, потопленные и поврежденные самолетами МТА ЧФ

Класс и название	Тоннаж, брт	Рез. атаки	Дата	Район	Сам. (полк)	Летчик (ведущий)	Боеприпас	Доп. данные
1. ПЛБ «Ута»		=	21.5.42	Одесский зал.	Ил-4	(Чумичев)	ФАБ	
2. ТКА «MAS-571»		+	9.9.42	Ялта	Ил-4 (5 гмтап, 36 мтап)	(Чумичов, Балин)	ФАБ	
3. ТКА «MAS-573»		+	9.9.42	Ялта	то же	то же	ФАБ	
4. БДБ «F 125»		=	9.9.42	Ялта	то же	то же	ФАБ	
5. БДБ «F 134»		=	9.9.42	Ялта	то же	то же	ФАБ	не восстановлена
6. БДБ «F 533»		+	18.9.42	Балаклава	то же	то же	ФАБ	
7. ТР «Колошвар» (венг.)	1030 брт	+	22.1.43	р-н Сулинского гирла	Ил-4	Василенко	АН	

Класс и название	Тоннаж, брт	Рез. атаки	Дата	Район	Сам. (полк)	Летчик (ведущий)	Боеприпас	Доп. данные
8. БДБ «F 535»		+	27.2.43	Керченский прол.	Ил-4		ФАБ	возм. потоплен МБР-2
9. ТР «Евдокия» (болг.)	706 брт	+	30.3.43	Севастополь	Ил-4	(Токарев)	ФАБ	
10. лихт. «Нетти»	1370 т	+	30.5.43	р-н Судака	А-20 (36 дбап)		ФАБ	
11. ТР «Хайнбург»	378 брт	=	2.6.43	р-н м. Тарханкут	Ил-4	(Минаков)	ФАБ	
12. ТР «Биргит»	1971 брт	+	12.6.43	р-н м. Тарханкут	А-20 (36 дбап)	(Лунин)	ФАБ	
13. БДБ «F 144»		+	7.7.43	Ялта	А-20 (36 дбап)	(Левашов)	ФАБ	
14. ТР «Бой Федерсон»	6689 брт	+	10.8.43	р-н м. Тарханкут	Ил-4	Федоров, Самущенко	АН	
15. МТЩ «Р 35»		+	2.10.43	Феодосия	А-20 (36 дбап)		ФАБ	совместно с: Пе-2 40-го бап; позднее МТЩ поднят и введен в строй
16. МТЩ «Р 203»		=	2.10.43	Феодосия	то-же		ФАБ	то же
17. БДБ «F 418»		=	17.10.43	15 миль зап. м. Тарханкут	Ил-4	Карпенко, Ковтун	АН	не восстановлена
18. ПМЗ «Шлеербрехер 193»		+	10.4.44	р-н устья р. Дунай	А-20 (36 дбап)		ФАБ	совместно с Пе-2 40-го бап
19. ТР «Альба Юлия» (рум.)	5708 брт	=	18.4.44	43.48/31.26	А-20 (13 гдбап)	(Проявченко)	ФАБ	не введен в строй до конца войны
20. ТН «Оссаг»	2795 брт	=	22.4.44	44.16/32.55	А-20 (13 гдбап)	(Ильин)	ФАБ	поврежден ША, 23.4.44 затонул
21. БО «Uj 103»		=	23.4.44	44.33/32.17	А-20 (13 гдбап)	(Дегтярев)	ППО	
22. ТР «Данубиус»	1489 брт	=	24.4.44	43.55/32.07	А-20 (13 гдбап)	(Ильин)	ФАБ	
23. БО «Uj 2304»		+	3.5.44	90 миль зап. м. Херсонес	А-20 (13 гдбап)	(Ильин)	ФАБ	
24. МТЩ «Я 197»		=	8.5.44	44.00/30.28	А-20 (13 гдбап)		ФАБ	
25. БДБ «F 471»		=	8.5.44	44.00/30.28	А-20 (13 гдбап)		ФАБ	
26. ТР «Тейя»	2773 брт	+	10.5.44	43.43/32.45	А-20 (13 гдбап)		ФАБ	совместно с ША
27. ТР «Тисса»	961 брт	=	11.5.44	44.15/32.32	А-20 (13 гдбап)	(Мейев)	ФАБ	
28. бук. «Басарабия»		+	25.8.44	Констанца	А-20 (13 гдбап)		ФАБ	

Потери самолетов 1-го мтап/гмтап в 1941—1943 гг.

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
24.6.41	ДБ-3	Констанца	сбит ИА	БУ по ВМБ Констанца	л-т Паламарчук	плен
24.6.41	ДБ-3	Констанца	сбит ИА	БУ по ВМБ Констанца	л-т Пешехонов	+++
24.6.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	подрит ИА, сел на воду	БУ по ВМБ Констанца	л-т Юр	жив
25.6.41	ДБ-3	Констанца	сбит ИА	БУ по ВМБ Констанца	к-н Семченко	+++
25.6.41	ДБ-3	Констанца	сбит ИА	БУ по ВМБ Констанца	ст. л-т Остроброд	+++
25.6.41	ДБ-3	Констанца	сбит ИА	БУ по ВМБ Констанца	м-р Сафонов	+++
25.6.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	подрит ЗА и ИА, сел на воду	БУ по ВМБ Констанца	л-т Абасов	жив
25.6.41	ДБ-3	40 миль вост. Констанцы	упал в море на подходе к цели — ? кислородное голодание	БУ по ВМБ Констанца	л-т Фунтиков	+++
4.7.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	п/б/в/	БУ по ВМБ Констанца	л-т Леуцкий	+++
4.7.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	п/б/в	БУ по ВМБ Констанца	ст. л-т Панков	+++
6.7.41	ДБ-3	р-н Таганрога	отказ МЧ в воздухе	перелет	ст. л-т Калмыков	жив
9.7.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	повернул из-за МЧ, п/б/в	БУ по ВМБ Констанца	ст. л-т Хасин	жив, найден в Турции; + 2 чз
9.7.41	ДБ-3	р-н Констанцы	сбит ИА	БУ по ВМБ Констанца	л-т Синельников	+++

Примечание. В случае если название части не указано, потерянный самолет принадлежал 2-му мтап (5-му гмтап).

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
10.7.41	ДБ-3	?	катастрофа	?	л-т Лесовой	+++
13.7.41	ДБ-3	6 км от Измаила	= ИА, разбит при посадке, списан	БУ по кораблям в Тульчк-н Семенюк		+; = 3 чз
15.7.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	п/б/в	БУ по Плоешти	л-т Кудряшов	+++
16.7.41	ДБ-3	р-н Бузэо	п/б/в	БУ по Плоешти	ст. л-т Кирьянов	плен
16.7.41	ДБ-3	р-н ст. Апостолаво	потеря ориентировки в СМУ, летчик выпрыгнул с парашютом	БУ по Плоешти	ст. л-т Шульц	+ 3, = 1 чз
23.7.41	ДБ-3	Плоешти	п/б/в	БУ по Плоешти	ст. л-т Березин	+++
25.7.41	ДБ-3	?	ошибка в пилотировании	ночной УТП	л-т Ушаков	+ 3 чз живы
29.7.41	ДБ-3	?	катастрофа	УТП	л-т Ольховенко	+++
29.7.41	ДБ-3	?	отказ МЧ в воздухе	УТП	л-т Лебедев	+++
3.8.41	ДБ-3	Констанца	сбит ЗА	БУ по ВМБ Констанца	к-н Гапоненко	+++
3.8.41	ДБ-3	Констанца	сбит ЗА	БУ по ВМБ Констанца	л-т Жолдак	+++
4/5.8.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	п/б/в	БУ по Плоешти	л-т Большов	+++
4/5.8.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	п/б/в	БУ по Плоешти	л-т Кузнецов	+++
14.8.41	ДБ-3	?	кат	?	ст. л-т Ящиковский	+++
19.8.41	ДБ-3	с-з часть Черного моря	п/б/в	БУ по ВМБ Сулина	мл. л-т Марчук	+++
22.8.41	ДБ-3	р-н Фестеро (у Одессы)	п/б/в	БУ по СВ	л-т Каплунов	+++
22.8.41	ДБ-3	р-н Фестеро (у Одессы)	п/б/в	БУ по СВ	л-т Хрюнин	+++
22.8.41	ДБ-3	р-н Фестеро (у Одессы)	п/б/в	БУ по СВ	л-т Мальцев	+++
23/24.8.41	ДБ-3	р-н Темрюка	разбит при вын. посадке	БУ по СВ	л-т Попков	=; + 1 чз, = 2 чз
27.8.41	ДБ-3	р-н Одессы (д. Киндеевка)	п/б/в в ходе ВБ	БУ по СВ	л-т Лубчев	+++
27.8.41	ДБ-3	р-н Одессы (д. Киндеевка)	п/б/в в ходе ВБ	БУ по СВ	л-т Евдокимов	+++
28.8.41	ДБ-3	Каркинитский зал.	= ЗА, сел на воду	БУ ст. Выгода	ст. л-т В. Гаврилов	жив
29.8.41	ДБ-3	р-н м. Тарханкут	катастрофа	БУ ст. Выгода	л-т Рубцов	+++
11.9.41	ДБ-3	р-н Большого Фонтана (Одесса)	сбит ЗА своих кор.	БУ по СВ	к-н Лысенко	жив
17.9.41	ДБ-3	р-н Одессы	сбит ЗА	БУ по СВ	л-т Скотов	+; +2 чз, 1 чз плен
19.9.41	ДБ-3	р-н Констанцы	п/б/в — сбит ИА I(J)/LG 2	ВР	ст. л-т Бычковский	+++
19.9.41	ДБ-3	р-н Констанцы	п/б/в — то же	ВР	л-т Фильчиков	+++
29.9.41	ДБ-3	?	ошибка в пилотировании при взлете	?	ст. л-т Богословский	+
12.10.41	ДБ-3	аэр. Карагоз	ошибка в пилотировании при взлете	БУ по СВ	к-н Минчугов	жив
19.10.41	ДБ-3	р-н д. Воронцовка	подбит ИА, сел на своей территории, списан	БУ по СВ	к-н Селявко	жив
2/3.11.41	ДБ-3	р-н Севастополя	п/б/в	БУ по СВ	л-т Беликов	+++
9.11.41	ДБ-3	аэр. ?	при посадке загорелся мотор, разбит	БУ по СВ	к-н Лысенко	+++
9.11.41	ДБ-3	р-н Керчи	сбит ИА III/JG 77	БУ по СВ	л-т Попков	плен; эк.вернулся из плена в 1.1942
9.11.41	ДБ-3	р-н Керчи	сбит ИА III/JG 77	БУ по СВ	к-н Скориков	+++
11.11.41	ДБ-3	Керченский прол.	ошибка в пилотировании	БУ по СВ	с-т Вальцев	жив; + 2 чз
13.11.41	ДБ-3	аэр. ?	коснулся ведущего, врезался в землю	БУ по СВ	мл. л-т Кудров	+++
23.11.41	ДБ-3	р-н Сарабуза	сбит ЗА	БУ по аэр. Сарабуз	к-н Острошалкин	плен; эк.вернулся из плена в 1.1942
27.11.41	ДБ-3	аэр. Абинская	уничтожен БУ на аэродроме	-	-	-
3.12.41	ДБ-3	р-н Севастополя	п/б/в	БУ по СВ	л-т Коротков	+++
3.12.41	ДБ-3	р-н Севастополя	= ЗА, сел на нашей территории, сгорел	БУ по СВ	м-р Арсеньев	жив
27.12.41	ДБ-3	аэр. Херсонесский маяк	авар. при взлете, упал, подрыв бомб	БУ по СВ	ст. л-т Мироновский	+++
1.1.42	ДБ-3	р-н Краснодар	п/б/в при возвращении в СМУ	то-же	ст. л-т Кормилицын	+++
26.2.42	ДБ-3	р-н Владиславовки	сбит ЗА	БУ по СВ	к-н Беляев	+++
30.4.42	Ил-4	Азовское море	п/б/в	БУ аэр. Мариуполя	п/п-х Совин	+++
5.5.42	Ил-4	р-н с. Крапоткинское	попал в грозовое облако при возвращении	прикрытие кор.	ст. л-т Феофанов	=; + 3 чз
6/7.5.42	Ил-4	р-н с. Крапоткинское	попал в облачность, потерял ориентировку, пилот выпрыгнул с парашютом	БУ Мариуполь	ст. л-т Калмыков	жив; + 3 чз
17.5.42	Ил-4	р-н Туапсе	сбит своей ИА	испытания РУС-2	ст. л-т Зольников	+++
20.5.42	Ил-4	р-н ст. Благовещенской	подбит ИА, разбит при вын. посадке	вылет на прикрытие кор. в море	мл. л-т Шинкарев	жив; = 1 чз

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
28.5.42	Ил-4	?	п/б/в	БУ по аэр. Саки	к-н Ермолаев	+++
30/	Ил-4	?	п/б/в	БУ по ж/д	л-т Богачев	+++
31.5.42				ст. Симферополь		
1.6.42	Ил-4	аэр. Херсонесский маяк	уничтож. БУ пр-ка на аэродроме	-	-	-
1.6.42	Ил-4	аэр. Херсонесский маяк	уничтож. БУ пр-ка на аэродроме	-	-	-
1.6.42	Ил-4	аэр. Херсонесский маяк	подбит ИА; сгорел после посадки	опробование сам. после ремонта	ст. л-т Юрин	=, умер от ран 21.7.42; = 2 чз
2.6.42	Ил-4	р-н м. Херсонес	сбит ИА	перелет на Кавказ	к-н Разумов	+++
6.6.42	Ил-4(36 ап)	аэр. Борское	катастрофа	перелет на Кавказ	?	жив; + 1 чз
8.6.42	Ил-4	юж. поб. Крыма	п/б/в	прикрытие кор. в море	п-к Пузанов	+++
11/	Ил-4	аэр. Майкоп	ошибка в пилотировании	БУ по СВ в р-не Севастополя	мл. л-т Митрофанов	=; + 1, = 1 чз
12.6.42	Ил-4(36 ап)	аэр. Майкоп	катастрофа	?	к-н Осипов	+++
21.6.42	Ил-4	аэр. Херсонесский маяк	уничтож. артогнем пр-ка на аэродроме	-	-	-
27.6.42	Ил-4(36 ап)	ст. Кушерная	свалился в штопор, врезался в землю	?	мл. л-т Щукин	+++
27/	Ил-4	аэр. Майкоп (?)	упал при посадке, подорвался на несброшенных бомбах	БУ по СВ в р-не Севастополя	мл. л-т Шинкарев	+++
28.6.42	Ил-4(36 ап)	р-н Ялты	п/б/в	БУ по порту Ялты	л-т Черемисов	+++
1.7.42	Ил-4	юж. поб. Крыма	п/б/в — сбит БА пр-ка	прикрытие СКА	л-т Журлов	+++
4.7.42	Ил-4	юж. поб. Крыма	отказ МЧ, сел в море	прикрытие кор.	ст. л-т Трошин	жив (спасен МБР-2)
5.7.42	Ил-4(36 ап)	Севастополь	п/б/в	МП порта	ст. л-т Кузьмин	+++
22.7.42	Ил-4	аэр. Майкоп	катастрофа при взлете	БУ по СВ в р-не ст. Тацинской	к-н Агапкин	=; +1, = 1 чз
11.8.42	Ил-4	аэр. Адлер	катастрофа при взлете	БУ по СВ	к-н Симонов	+++
20.8.42	Ил-4	р-н Гудауты	отказ МЧ, сел в море	УТП	л-т Митрофанов	жив
24.8.42	Ил-4	аэр. Мысхако	подбит ИА, сгорел после посадки	БУ по СВ р-н	ст. Неберджаевской	п/п-к Токарев жив; = 1 чз
24.8.42	Ил-4	аэр. Геленджик	подбит ИА, разбит при посадке	то же	к-н Бесов	=; = 2 чз
24.8.42	Ил-4	р-н Южной Озерейки	подбит ИА, сел в районе линии фронта	то же	ст. л-т Шапкин	жив; +1, = 1 чз
26.8.42	Ил-4(36 ап)	аэр. Алахадзе	разбит при взлете	БУ по СВ	с-т Скорогудов	жив
8.9.42	Ил-4(36 ап)	аэр. Лазаревское	подбит ИА, сгорел после посадки	БУ по СВ р-н Новороссийск — Гайдук	мл. л-т Андреев	жив; + 1, = 2 чз
10.9.42	Ил-4(36 ап)	р-н м. Мысхако	сбит ИА	БУ по СВ	ст. л-т Осипов	+++
13.9.42	Ил-4(36 ап)	аэр. ?	разбит при посадке	то-же	к-н Пизун	жив
13.9.42	Ил-4	Черное море	п/б/в	ВР	к-н Захаров	+++
15.9.42	Ил-4(36 ап)	Севастополь — Керчь	п/б/в	ВР	к-н Балин	+++
26.9.42	Ил-4	Черное море	п/б/в	ВР	ст. л-т Кудрин	+++
6.10.42	Ил-4(36 ап)	аэр. Бабушеры	катастрофа при взлете	БУ порт Ялта	к-н Гаврилов	=; + 3 чз
16.10.42	Ил-4(36 ап)	Кавказ	катастрофа — врезался в гору	перелет Москва — Тбилиси	ст. л-т Казанчук	+++
(726)						
20.12.42	Ил-4	юж. поб. Крыма	отказ МЧ	ВР	к-н Клименко	плен; вернулся из плена
7.2.43	Ил-4	ст. Тарки, р-н Махачкала	катастрофа	?	ст. с-т Артюков	+++
2.3.43	Ил-4	р-н Гудауты	катастрофа при взлете	УТП	мл. л-т Ефимович	+++
2.3.43	А-20(36 ап)	Азерб. ССР	катастрофа	?	л-т Косиченко	+++
5.3.43	Ил-4	р-н Благовещенской	сбит ИА	БУ Тамань	мл. л-т Митрофанов	+++
7.3.43	Ил-4	р-н Гудауты	катастрофа при взлете	БУ Тамань	к-н Пашун	+++
11.3.43	Ил-4	р-н Анапы	сбит ИА	БУ Гадючий Куст	л-т Дулькин	+++
15/	Ил-4	р-н Геленджика	катастрофа при посадке	свободная охота	ст. л-т Трошин	+; + 1 чз
14.3.43						
31.3.43	Ил-4	р-н м. Лукулл	сбит ЗА/огн. таран?	ТУ по КОН	к-н Беликов	+++
17.4.43	Ил-4	45 миль южнее Анапы	подбит ЗА кор., сел в море	ТУ по КОН	ст-на Литаяков	+++
3.5.43	Ил-4	Констанца	п/б/в — сбит ЭМ «Р. Фердинанд»	ВР	к-н Зайцев	+++
5.5.43	Б-3	р-н Ялты	сбит ЗА	БУ по ТКА	ст. л-т Грецов (?Кузнецов)	плен?
9.5.43	Б-3	р-н Новороссийска	= ЗА, сбит ИА	БУ по войскам	ст. л-т Грибков (?Прудков)	+++
14.5.43	Ил-4	?	п/б/в	ВР	мл. л-т Соловьев	+++
14.5.43	Ил-4	р-н Судаха	сбит ЗА	БУ по КОН	м-р Минчугов	+++

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
22.5.43	Ил-4	Севастополь — Одесса	п/б/в	ВР	ст. л-т Шевченко	+++
7.6.43	Б-3	Феодосии	п/б/в — сбит ИА	ВР	ст. л-т Барышников	+++
12.6.43	Ил-4	?	п/б/в	ВР	мл. л-т Воротынцев	+++
12/	Б-3	Керчь	сбит ЗА	БУ Керчь	л-т Зиновьев	+++
13.6.43						
12/	Ил-4	Азов. море	столкн. с ноч. истр.?	БУ Керчь	л-т Андреев	плен
13.6.43						
16.6.43	Б-3	Керчь	п/б/в	БУ порт	м-р Балаболкин	+++
7.7.43	Ил-4	зал. Севастополя	сбит ЗА и ИА	БУ по КОН	ст. л-т Тумкин (?Тумкин)	+++
7.7.43	Ил-4	то же	сбит ЗА и ИА	БУ по КОН	ст. л-т Васильев	+++
11.7.43	Б-3	юж. Анапы	сбит ИА И/ЖГ 52	наведение ТКА на шлюпку с эк. сбитого сам.	л-т Тарабрин	+++
11.7.43	Б-3	юж. Анапы	сбит ИА И/ЖГ 52	наведение ТКА на шлюпку с эк. сбитого сам.	мл. л-т Мараховский	+++
1.8.43	Б-3	45 миль зал. Геленджика	сбит ИА 6/ЖГ 52	БУ по КОН	л-т Трусев	+++
10.8.43	Ил-4	р-н м. Траханкут	сбит КЛ «Гикулеску»	ТУ по КОН	к-н Аристов	+++
10.8.43	Ил-4	43.35 с.ш./34.20 в.д.	подбит ЗА кор., сел в море	ТУ по КОН	ст. л-т Карбузанов	+++
21.8.43	Ил-4	Геленджик	катастрофа при взлете	МП р. Дунай	к-н Осипов	+++
14/	Ил-4	устье Дуная	п/б/в — сбит ЗА	МП р. Дунай	ст. л-т Бабий	плен; + 3 чз
15.9.43						
18.9.43	А-20	р-н оз. Шаганы	сбит ЗА	ТУ по КОН	ст. л-т Триандофилов	плен
26.9.43	Ил-4	Севастополь	сбит ЗА	БУ порт	ст. л-т Скробов	плен; + 3 чз
28.9.43	Б-3	Констанца	сбит ЗА	ТУ по кор. в Констанце	п-к Бедзиношвили	+++
28.9.43	А-20	Констанца	сбит ЗА	ТУ по кор. в Констанце	мл. л-т Дюков	+; + 1 чз, 1 чз плен
28.9.43	А-20	Констанца	сбит ЗА	ТУ по кор. в Констанце	к-н Левашов	+++
19.10.43	Ил-4	2 мили юж. м. Тарханкут	сбит ЗА кор.	ТУ по КОН	л-т Романенко	+++
2.11.43	А-20	Севастополь	подбит ЗА	БУ порт	ст. л-т Песков	+++
15.11.43	Ил-4	44.48/30.52	сбит КЛ «Думитреску»	ТУ по КОН	к-н Панин	+++
16.11.43	А-20	Севастополь	п/б/в	БУ порт	мл. л-т Гайнутдинов	+++
21.11.43	А-20	44.54/33.08	п/б/в	ТУ по КОН	л-т Серафимович	+++
29.11.43	А-20	Скадовск	катастрофа при взлете		л-т Маслов	жив; + 1 чз
1.12.43	Ил-4 (упр. 1 мтад)	Скадовск	БУ на аэр.	-	-	-
5.12.43	Ил-4	аэр. Геленджик	катастрофа	?	к-н Громов	+++
14.12.43	А-20	р-н Сулины	сбит ЗА	ТУ по КОН	л-т Харлашев	+++
15.1.44	А-20	ст. Лабинская	катастрофа	перелет	м-р Стародуб	жив; + 2 чз
17.1.44	А-20	Каркинитский зал.	упал в воду, ? подбит БО «Uj 101», «Uj 103»	ТУ по КОН	мл. л-т Смирнов	+++
30.1.44	А-20	р-н Евпатории	подбит ЗА, посадка на территории пр-ка	ТУ по КОН	г-м Токарев	+; 2 чз плен, в 4.44 вернулись из плена
12.3.44	А-20	м. Тарханкут	сбит ЗА	ТУ по КОН	л-т Поляков	+++
19.3.44	А-20	м. Тарханкут	сбит ЗА	ТУ по КОН	к-н Смирнов	+++
19.3.44	А-20	м. Тарханкут	сбит ЗА	ТУ по КОН	л-т Романов	+++
19.3.44	А-20	р-н Скадовска, 1 км от береговой черты	= ЗА, = ИА, сел на воду	БУ по КОН	ст. л-т Романцев	+++
10.4.44	Ил-4	р-н о. Змеиный	отказ МЧ, упал в воду	БУ по КОН	мл. л-т Шеховцов	+++
10.4.44	А-20(13 ап)	аэр. Геленджик	ошибка л/с — разбит при взлете	БУ по КОН	мл. л-т Петренко	жив
12.4.44	А-20(13 ап)	аэр. Геленджик	отказ МЧ?; при сборе группы, упал в море	БУ по КОН	к-н Коловзев	+++
12.4.44	А-20(13 ап)	аэр. Геленджик	подорвался на своей ФАБ при посадке	БУ по КОН	к-н Тарасов	жив
12.4.44	А-20(13 ап)	аэр. Геленджик	разбит при посадке	БУ по КОН	мл. л-т Голушко	жив
15.4.44	А-20(13 ап)	в 30 милях ю-в м. Меганом	отказ МЧ, сел в море	БУ по КОН	мл. л-т Айвазов (Авасов)	+++
18.4.44	А-20(13 ап)	43.48/31.25	сбит ЗА кор.	БУ по КОН	к-н Меншутин	+++
18.4.44	А-20(13 ап)	44.15/31.22	подбит ЗА кор., сел в море	БУ по КОН	м-р Прохвченко	+++
18.4.44	Ил-4	р-н Евпатории	подбит ИА, сгорел при посадке	БУ по КОН	ст. л-т Алфимов	жив
19.4.44	Ил-4	с-з часть Черного моря	сбит ИА И/ЖГ 1	ТУ по КОН	мл. л-т Самущенко	+++
19.4.44	Ил-4	с-з часть Черного моря	сбит ИА И/ЖГ 1	ТУ по КОН	к-н Пресич	+++
19.4.44	Ил-4	с-з часть Черного моря	сбит ИА И/ЖГ 1	ТУ по КОН	ст. л-т Ковтун	+++
22.4.44	А-20(13 ап)	44.16/32.55	упал в море, ошибка в пилотировании	БУ по КОН	ст. л-т Лаврухин	+++

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
22.4.44	A-20(13 ап)	44.16/32.55	подбит ИА 6, 9/JG 52, сел в море	БУ по КОН	мл. л-т Петренко	+++
22.4.44	A-20(13 ап)	44.16/32.55	сбит ИА 6, 9/JG 52	БУ по КОН	ст. л-т Блонский	+++
24.4.44	A-20(13 ап)	43.55/32.07	сбит ИА 4, 6/JG 1	БУ по КОН	ст. л-т Трифонов	+; + 1 чз, 1 чз плен
24.4.44	Ил-4	44.28/30.48	= ЗА кор., столкновение в воздухе	БУ по КОН	ст. л-т Зайцев	+++
24.4.44	Ил-4	44.28/30.48	столкновение в воздухе	БУ по КОН	л-т Шарловский	+++
24.4.44	Ил-4	20 миль зап. м. Тарханкут	= ЗА, сел в море	ТУ по КОН	л-т Токарев	жив
3.5.44	A-20(13 ап)	90 миль зап. м. Хероснес	сбит ЗА кор.	БУ по КОН	м-р Ильин	+++
4.5.44	A-20(13 ап)	аэр. Геленджик	разбит при посадке	УТП	м-р Дегтярев	жив
6.5.44	Ил-4	44.25/31.21	сбит ИА 4/ZG 1	ТУ по КОН	мл. л-т Сеницын	+++
11.5.44	A-20(13 ап)	44.15/32.32	сбит ЗА кор.	БУ по КОН	л-т Фиряев	+++
11.5.44	Ил-4	аэр. Сокологорное	разбит при посадке	БУ по КОН	мл. л-т Курушин	жив
12.5.44	Ил-4	44.24/30.52	подбит ТЩ «Р 164», сел на воду	ТУ по КОН	л-т Вальцев	4 чз плен
15.5.44	Б-3(13 ап)	зап. часть Черного моря	п/б/в	ВР	к-н Мейев	+++
24.5.44	A-20(13 ап)	аэр. ?Сокологорное	кат	?	м-р Дегтярев	+++
7.7.44	Ил-4	аэр. Мысхако	авария при взлете, сгорел	?	мл. л-т Сафонов	жив
7/8.8.44	Ил-4	р-н Констанцы	п/б/в — ? сбит ЗА дозорн. кор.	МП у Констанцы	м-р Дарьин	+++
19/	Ил-4	р-н Констанцы	п/б/в	БУ ВМБ Констанца	к-н Бубликов	+++
20.8.44	Ил-4	р-н Констанцы	п/б/в — ? сбит ИА	БУ ВМБ Констанца	к-н Чупров	+++
20.8.44	Ил-4	р-н Констанцы	п/б/в — сбит ИА 8./NJG 6	освещение целей для ТКА	к-н Алифмов	+++
21/						
22.8.44						



Подготовка Ил-4 к боевому вылету (фото из архива Г.Ф. Петрова)

ГЛАВА 5. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ СЕВЕРНОГО ФЛОТА

5.1. 1941—1942 гг.

Рождение минно-торпедной авиации СФ состоялось 12.9.1941. В этот день в Ваенгу с Балтики прибыло звено ДБ-3ф старшего лейтенанта Гарбуза, куда также входили машины лейтенантов Громова и Хорева (три ДБ-3ф, к которым добавлялась еще одна машина без экипажа из состава 80-го бап ВВС РККА, оставленная на аэродроме Ваенга). Звено вошло в состав 5-й бомбардировочной эскадрильи 72-го смешанного авиационного полка (с 16 сентября того же года — краснознаменный, с 18 января 1942 г. — 2-й гвардейский). Даже несмотря на то, что звену на протяжении целого полугодия боевых действий удавалось избежать потерь, в качестве серьезной силы оно рассматриваться не могло.

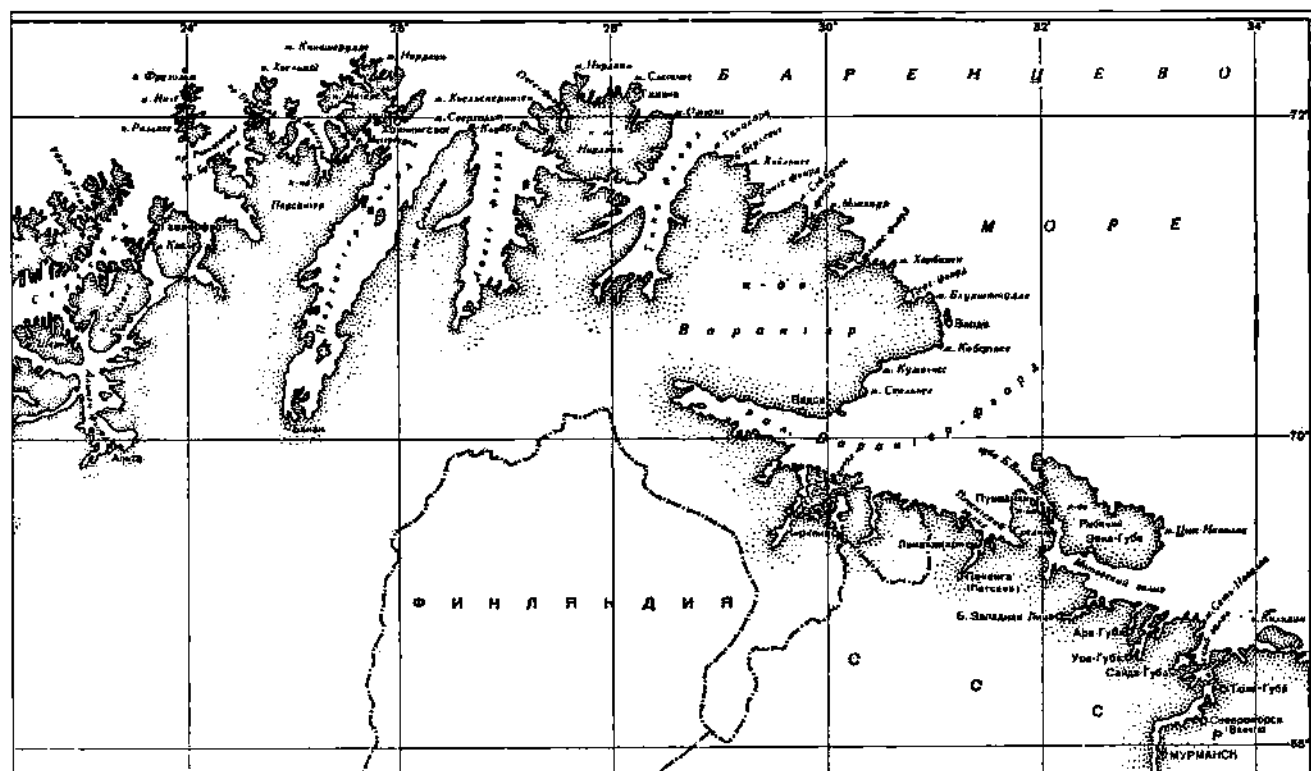
Первый боевой вылет североморских ДБ-3ф состоялся 15.9.1941. До конца года экипажи звена совершили всего 36 боевых вылетов. Характер боевой работы первоначально заключался в бомбежке ближних фронтовых тылов, портов и изредка аэродромов противника. Первый вылет на Севере в своем основном качестве ильюшинские машины совершили только 18.1.1942. По замыслу одиночный ДБ-3ф, пилотируемый ст. лейтенантом Хоревым, должен был с высоты 4200 м атаковать парашютной торпедой суда на внутреннем рейде Киркенеса. Цель оказалась закрыта облачностью, в результате чего боеприпас пришлось сбросить на порт Линахамари. Хотя экипаж утверждал, что наблюдал в порту взрыв большой силы и пожар, сам способ применения торпеды заставляет усомниться в возможности достижения какого-либо стоящего результата. Попасть в сравнительно небольшую акваторию гавани с большой высоты ночью, да еще и парашютным боеприпасом, весьма и весьма сложно, если не сказать невозможно.

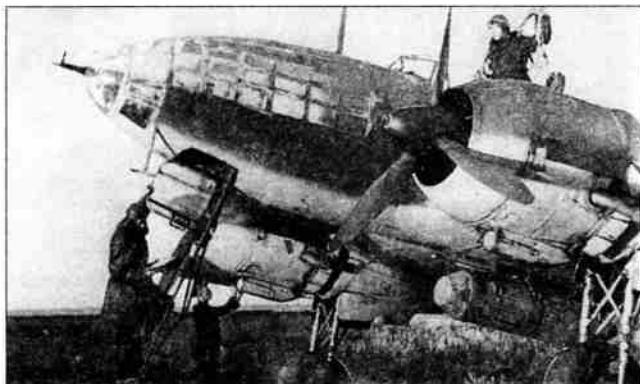
Любопытно, что противник в ту ночь насчитал не одну, а целых три парашютных торпеды, которые взорвались на берегу и повредили телефонную линию.

Вылет на Киркенес был повторен на следующую ночь. На этот раз торпедоносец капитана Гарбуза действовал совместно с бомбардировщиками. В 01.25 торпеда отделилась от машины, однако никакого взрыва внизу заметить экипажу так и не удалось. По немецким данным, в течение ночи порт подвергся четырем воздушным налетам. От близких разрывов пяти бомб экипажи сторожевых кораблей «Франке» и «Бузард» потеряли одного моряка убитым и трех ранеными. К торпедоносцу, сброшенной Гарбузом, эти потери вряд ли имели отношение. Очевидно, убедившись в малой эффективности сбрасывания одиночных высотных торпед на порты, командование отказалось от этого способа действий, но лишь до прибытия более крупных сил.

Первая постановка авиации на Севере состоялась 27.2.1942. В этот день пара ДБ сбросила две АМГ-1 (на Севере вообще применялись исключительно якорные мины) на входе в Бёк-фьорд, ведущий к Киркенесу. В ночь на 2 марта эта же пара минировала пролив Буссе-сунд. Следующим объектом минирования стала губа Петсамонвуоно — две мины были сброшены там экипажами Гарбуза и Хорева в ночь на 29 марта. Уже вечером в устье губы подорвался и затонул германский вспомогательный тральщик «М 5608». Из 14 человек его экипажа один был тяжело ранен, а восемь пропали без вести. Тем не менее отнести этот успех на долю минно-торпедной авиации уверенно нельзя, поскольку в этом же районе стави-

Район действий ВВС СФ в годы войны





В первые месяцы войны экипажам ДБ-3Ф подавляющее большинство своих вылетов приходилось осуществлять по наземным целям. ДБ-3Ф с ротативно-рассеивающей бомбой РРАБ-500 (фото из архива Ю.В. Рыбина)

ли мины и наши малые охотники, а точность ночных постановок и у самолетов, и у охотников оставляла желать много лучшего.

Наступившая еще осенью 1941 г. стабилизация сухопутного фронта позволила командованию Северного флота сосредоточить свое внимание на морском направлении. Из всех задач на первое место выходили две: действия на коммуникациях противника, поскольку по ним осуществлялось снабжение вражеского горно-стрелкового корпуса (с 20.6.1942 — 20-й горной армии) и вывоз стратегически важной никелевой руды из Киркенеса, и защита своих внешних коммуникаций с союзниками на Запад каравана советский лесовоз «Ижора». Единственное, что Северный флот мог противопоставить вражеским линкорам и крейсерам, были подводные лодки и морская авиация, ударная составляющая которой к началу марта все еще была представлена тремя торпедоносцами и дюжиной бомбардировщиков. Этим же силам одновременно предстояло действовать и на германских коммуникациях. Началось усиление североморских ВВС, правда, возможности командования ВМФ к этому были весьма ограничены.

Уже 24 марта в Ваенгу с Тихоокеанского флота перелетело шесть Ил-4 эскадрильи капитана Поповича (командиры экипажей — Агафонов, Балашов, Зубков, Сидоров, Ткачев). Эти экипажи, дополненные тройкой Гарбуза, и стали ядром сформированной в конце марта 6-й (с 25 июня — 5-й) минно-торпедной эскадрильи 2-го гсмап. Состояние МТА СФ на 16 апреля можно почерпнуть из «Справки о ходе выполнения приказа №004000 НК ВМФ». Из восьми Ил-4, имевшихся к этому моменту (еще одна машина в резерве), только семь были оснащены торпедными мостами и прицелами. Все экипажи были подготовлены к высотному торпедометанию, но только четыре — к низкому. На складах флота имелось 26 торпед 45-36ABA (первая партия в 28 торпед поступила 10.7.1941), 50 мин АМГ-1 (первая партия их поступила на флот 14.10.1941) и 90 английских донных мин А-1-4, не применимых на Севере из-за сравнительно больших глубин моря.

После формирования 6-й эскадрильи командование предприняло новую попытку применить торпедоносцы по их прямому назначению. Днем 28 марта с аэродрома в Ваенге стартовало



Экипаж капитана Г.Д. Поповича, 1941 г. Слева направо: капитан Г.Д. Попович, капитан Г.Д. Иошкин, старшина Н.В. Колесов



Постановка задачи экипажам звена. Слева направо: сержант Я.Л. Андрейчук, капитан И.Я. Гарбуз, старшина В.Т. Бородин, сержант В.И. Тучков, старший лейтенант И.Т. Ларин, сержант И.М. Войцев, старшие лейтенанты Б.С. Громов, А.Д. Хореев, осень 1941 г.



Экипаж командира звена ДБ-3Ф ВВС СФ капитана И.Я. Гарбуза. Слева направо: капитан И.Я. Гарбуз, старший лейтенант И.Т. Ларин, сержант Я.Л. Андрейчук, старшина А. Вышинский, зима 1941/42 г.

шесть Ил-4, половина из которых несли высотные торпеды (ведущий звена — Гарбуз), а половина — бомбы (ведущий — Попович). Эскадрилью прикрывали 13 истребителей «Харрикейн», разделенные на группу непосредственного сопровождения и ударную группу. Целью налета должны были стать корабли в Линахамари, правда, предварительная разведка порта почему-то не проводилась. Когда самолеты появились над портом, вы-



Подготовка ДБ-3Ф к боевому вылету

яснилось, что у причалов находится лишь два небольших транспорта. Звено Гарбуза с высоты 3500 м сбросило торпеды, причем, по немецким данным, две из них взорвались сразу при приводнении, а третья — на берегу. После атаки торпедоносное звено развернулось в сторону моря и легло на курс, ведущий к аэродрому. Несмотря на то что второе звено находилось в непосредственной близости, действовало оно без связи с первым. Ведущий бомбардировщиков Попович не разглядел мелкие суда с большой высоты и решил сбросить бомбы на запасную цель — склады в районе озера Титовское. Его звено развернулось в юго-восточном направлении и вскоре потеряло торпедоносцы из вида. Истребители прикрытия последовали за звеном Гарбуза. Все попытки командира эскорта связаться с ведущим ударной группы истребителей, чтобы он прикрыл бомбардировщики, успехом не увенчались — подвела радиосвязь. Противник таких ошибок не прощал. Вскоре после того, как звено Поповича отбомбилось по складам, его догнала тройка



Экипаж И.Я. Гарбуза, июль 1942 г.

«Мессершмиттов». В коротком, но ожесточенном воздушном бою машина старшего лейтенанта Сидорова была сбита, а второй «ильюшин» получил серьезные повреждения. Так был открыт счет потерям минно-торпедной авиации Северного флота.

После неудачи 28 марта командование решило вернуться к ночным действиям.

В ночь на 4 апреля пара Ил-4 вылетела для постановки мин в Бек-фьорде. Во мгле полярной ночи «ильюшины» потеряли друг друга, в результате чего штурман ведомой машины перепутал очертания Бек-фьорда с гораздо более ближе расположенным Петсамон-вуоно, куда и сбросили мину.

Вечером 11 апреля воздушная разведка обнаружила в проливе Буссе-сунд вражеский конвой, суда которого якобы встали на якорь. Крайне сомнительно, чтобы это соответствовало действительности, поскольку в проливе не имелось якорных стоянок, зато существовала опасность нападения советских подводных лодок и авиации. Для удара по каравану вылетело три торпедоносца. В пути летчики потеряли друг друга и выходили на цель самостоятельно. Первым атаковал Гарбуз, спустя две минуты — Попович. Оба летчика наблюдали взрывы у борта транспортов. Немцы из-за ночной темноты заметили лишь одну парашютную торпеду, которая взорвалась в расположении защищавшей вход в пролив береговой батареи. Жертв и разрушений взрыв не вызвал. Третья вылетевшая машина (лейтенант Хорев) попала в облачность, после чего пилот прервал выполнение задания. Развернувшись на обратный курс, в 01.27 он сбросил свою торпеду над портом Линахамари, но взрыва не видел.

Дальнейшей активизации действий минно-торпедной авиации на морских коммуникациях врага помешала постановка новой ответственной задачи. В конце марта шедший в СССР союзный конвой PQ-13 впервые столкнулся с ожесточенным противодействием бомбардировщиков и торпедоносцев Люфтваффе. На дно отправились суда «Рейслэнд» и «Эмпайр Рейнджер», перевозившие не менее 20 тыс. т различного военного имущества. 29 марта караван подвергся безуспешной атаке трех немецких эсминцев. Поднятая по тревоге 6-я эскадрилья весь день находилась в состоянии немедленной готовности к боевому вылету на случай нового появления кораблей противника. Спустя неделю, 3 апреля, в порту Мурманска немецкие бомбы посадили на грунт транспорта «Эмпайр Старлайт», «Нью Вестминстер Сити» и «Тобрук». До конца апреля германские асы уничтожили еще три судна, в т.ч. «Ланкастер Касл» в мурманском порту. Командованию СФ стало ясно, что отныне вражеская авиация и крупные надводные корабли стали наиболее опасными противниками, ставившими под сомнение выполнение плана ленд-лизовских перевозок. С этого момента встреча каждого союзного конvoja выливалась в отдельную операцию сил СФ, одним из пунктов которой непременно являлось нанесение ударов по аэродромам противника, в первую очередь по Хевуктену и Банаку, где базировались ударные самолеты противника. И если для бомбардировки расположенного в окрестностях Киркенеса Хевуктена, как правило, привлекались СБ, Пе-2 и Пе-3, то удаленный Банак стал объектом воздействия именно Ил-4. Для усиления ВВС СФ 26 мая на аэродром Ваенга прибыли бомбардировщики 36-й авиадивизии АДД.

Минные постановки МТА СФ в 1942 г.

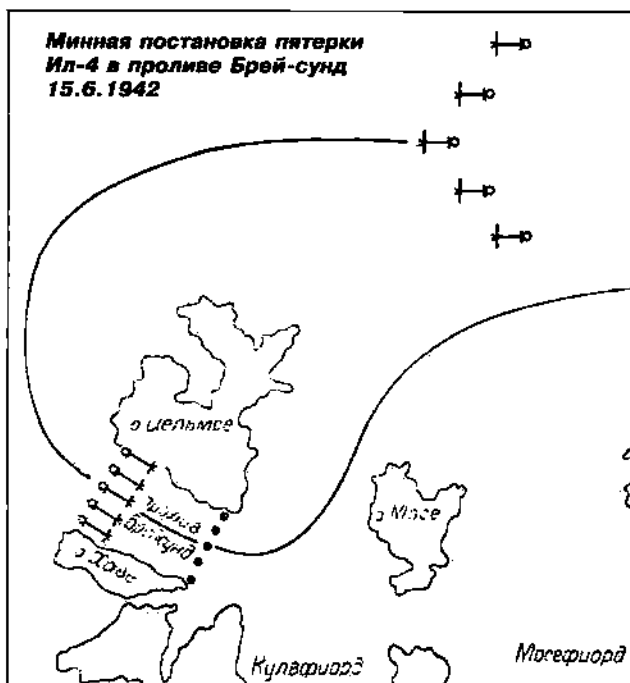
Месяц	Число вылетов	Киркенес (Бек-фьорд)	Петсамон-вуоно	Районы постановок пролив Буссесунд	Магерейсунн	Брей-сунд районы	Другие районы вынужденно	Боевые потери
2.42	2	2	-	-	-	-	-	-
3.42	4	-	2	2	-	-	-	-
4.42	2	1	1	-	-	-	-	-
6.42	10	-	-	-	3	5	2	-
Итого	18	3	3	2	3	5	2	-

Первый крупный налет состоялся 27 мая в разгар операции по проводке конvoja PQ-16. В этот день на летное поле Банака сбросили свой бомбовой груз шесть «ильюшинских». Для немцев удар, по-видимому, оказался внезапным, и все же один самолет 36-й дивизии был поврежден огнем зенитной артиллерии. До аэродрома он не дотянул — сел в море в районе м. Черный. На следующий день Банак бомбили семь Ил-4, и снова такое же количество самолетов — 29 мая. Наиболее удачным, по докладам пилотов, был удар 28 мая, в ходе которого было зафиксировано уничтожение и повреждение 36 самолетов противника! Нам этот успех стоил еще одной машины, севшей у побережья Рыбачьего (экипаж 36-й дивизии АДД спасся). Необходимо отметить, что все эти вылеты совершались в достаточно сложных метеоусловиях. В иных случаях до 50% вылетавших машин возвращались на базу, не сумев пробиться сквозь густую облачность либо сбросив бомбы на запасную цель — и то зачастую по расчету времени. Насколько эти удары облегчили судьбу конvoja, сказать трудно. В PQ-16 входило 35 транспортов, из которых семь были потоплены противником. Лишь одно из судов торпедировала подлодка, остальные же не уничтожила авиация. СССР недополучил 32 400 т военного имущества, в т.ч. 147 танков, 77 самолетов и 770 автомашин.

В промежутке между проводками 16-го и печально извест-ного 17-го конvoja 6-я эскадрилья успела сделать несколько вылетов на вражеские коммуникации. Основными объектами являлись сосредоточения судов в портах и якорных стоянках, а также проливы, через которые проходила вражеская шхер-ная коммуникация, — их предстояло заминировать. Утром 1 июня пара «илюшюнных» вылетела для минирования пролива Магерей-сунд. Выполнить задачу из-за сплошной облачности в районе постановки не удалось, в результате чего мины были сброшены близ мысов Кьелнес и Маккауэр. Спустя сутки зада-ча по минированию пролива была успешно выполнена звеном Ил-4. Противник не заметил ни самой постановки, ни ее ре-зультатов. Лишь спустя месяц — 5 июля — при контрольном тралении фарватера немецкие катера-тральщики случайно вытралили мину, после чего на двое суток закрыли район. После того как усиленным тралением новых мин не обнаружи-ли, фарватер был вновь открыт для плавания. Еще меньший успех имела одновременная постановка мин с пяти «илюшю-ных» ночью 15 июня. Ночь в период полярного дня понятие весьма условное, благодаря чему постановку обнаружил бере-говой наблюдательный пост. В течение трех суток девять мо-торных тральщиков 5-й флотилии интенсивно тралили Брей-сунд, но так и не добились никаких результатов, после чего фарватер был вновь открыт для свободного плавания. Скорей всего мины легли в стороне от фарватера, либо их подготовка на аэродроме была осуществлена неправильно.

5 мая на флот наконец-то поступили 24 авиаторпеды 45-36АН. Хотя и балтийские, и тихоокеанские летчики ранее проходили подготовку в качестве низких торпедоносцев, давние уроки оказались основательно забыты. На тренировки ушло два месяца, пока же летчики продолжали применять высотные 45-36АВА. 2 июня Гарбуз, Зубков и Ткачев вылетели для атаки транспортов в проливе Буссе-сунд. На месте обнаружилось лишь одно судно, являвшееся, по-видимому, дозорным сторожевиком или тральщиком. Гарбуз и Зубков с высоты 2500 м атаковали цель, но от машины Ткачева торпеда не отделилась. Результат — одна торпеда взорвалась после приводнения, вторая — при приземлении на территории береговой батареи, но ни та, ни другая не произвели никакого эффекта.

17 июня состоялась первая в истории минно-торпедной авиации Северного флота атака конвоя противника в море. В 07.10 три Ил-4 вылетели на торпедный удар по транспортам в порту Хаммерфест. Встретив в районе мыса Нордкап сплошную низкую облачность и осадки, самолеты взяли курс на аэродром. В 09.12 у мыса Нордкин экипажи обнаружили два транспорта (на самом деле транспорт в охранении сторожевика — бывшего рыболовного траулера), шедших кроссом 270°.



Командир звена ст. лейтенант Хорев принял решение атаковать, для чего перестроил звено из строя клина в правый пеленг. Выход в атаку производился на курсовом угле цели 0° на высоте 1300 м. В 09.15 ведущий сбросил торпеду по первому «меньшему транспорту» (на самом деле сторожевой корабль «V 611»), которая вошла в воду на удалении 600 м от правого борта судна. Второй экипаж торпеду сбросил по второму транспорту с перелетом 300—400 м. Третий экипаж приводнил свой снаряд левее второго судна. Транспорты уклонились от торпед: первый влево, второй вправо. Попаданий, естественно, не было. По немецким данным, одна торпеда при ударе о воду подпрыгнула и после этого пошла по поверхности. Уклониться от нее оказалось не сложно. Следы двух других торпед не наблюдались, что наводит на мысль об их неисправности.

Операция по проводке следующего каравана — печально известной PQ-17 — стала, одной из наиболее драматических

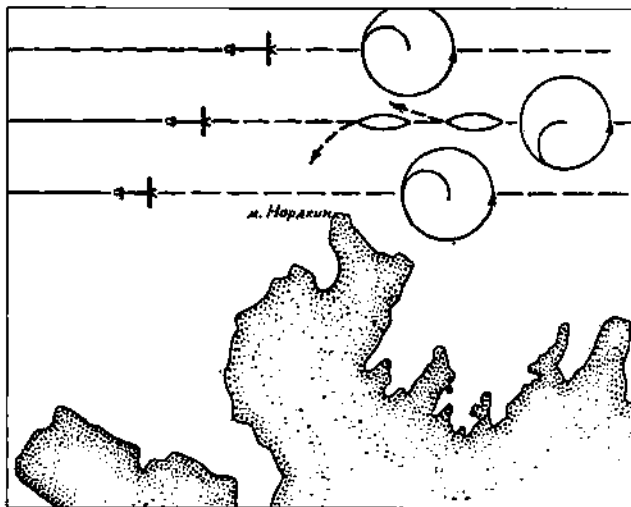


Схема торпедного удара торпедоносцев Зубкова, Ткачева и Хорева 17.6.1942



Первый командир 35-го мтап майор А.В. Крылов. Погиб в бою 2.7.1942

страниц в истории минно-торпедной авиации Северного флота. Дело в том, что в конце июня, накануне начала операции, на аэродромы под Мурманском перебазировались авиаполки Особой морской авиационной группы (ОМАГ) ВВС ВМФ, куда входил 35-й минно-торпедный авиационный полк, укомплектованный Ил-4.

Часть была сформирована приказом НК ВМФ №0053 от 28.2.1942 в городе Безымянск Куйбышевской области на базе 1-го запасного авиаполка ВВС ВМФ. Полк формировался по штату 030/255-А, что означало, что он имел всего две эскадрильи. Увы, низкие темпы поступления авиатехники и боевой подготовки не позволили к концу июня закрыть даже этот весьма сокращенный штат. Дальше ждать было нельзя, и накануне перехода каравана РQ-17 полк получил приказ перебазироваться на Север, куда одновременно перебрасывалось и большинство других частей ОМАГ. Фактически 30 июня на аэродром Ваенга перелетело только 11 машин части, а остальные «застряли» в тылу до начала сентября. Для формирования полка было выделено несколько экипажей ВВС ТОФ, но большей частью пилоты ГВФ и летчики, только что закончившие ВМАУ им. Леваневского. Брошенные в горнило ожесточенной борьбы в северном небе, необстрелянные авиаторы были обречены на жестокие потери.

Первый налет на Банак, состоявшийся утром 30 июня, казался удачным началом. Пять Ил-4 сбросили на аэродром 30 ФАБ-100 и наблюдали гибель двух самолетов, которые они идентифицировали как «Мессершмитты». На самом деле на аэродроме погибли пять Ju-88 из состава бомбардировочных групп I и II/KG30, что явилось серьезным ударом по измотанному к нападению на конвой 5-му воздушному флоту немцев. Командование противника предприняло соответствующие меры, и когда утром 2 июля тройка Ил-4 отбомбилась по Банаку (еще шесть машин не смогли дойти до цели из-за облачности и технических неполадок) ее перехватила пара «Мессершмиттов». В течение нескольких минут немцы сбили машины командира 35-го авиаполка майора А.А. Крылова и командира звена 2-го гвардейского полка капитана П.Д. Зубкова. Экипаж третьего самолета сумел оторваться, несмотря на многочисленные пробоины. В последующие дни Ил-4 ВВС СФ и АДД несколько раз вылетали бомбить Банак, но им каждый раз мешала плохая погода — и, по-видимому, к счастью для нас. Бомбардировщики Люфтваффе приняли вызов и нанесли несколько ударов по Ваенге. Скуденность самолетов из

состава многочисленных авиаполков предопределила тяжелые потери. За 7 и 9 июля 5-я эскадрилья 2-го гсмап потеряла ровно половину своего состава — четыре Ил-4. 10 июля погиб еще один «ильюшин» 35-го полка — при атаке запасной цели (порт Вардё) его сбита зенитная артиллерия. Лишь на следующий день тройка «илов» долетела до Банака и сбросила бомбы через облака по расчету времени. К этому моменту операция по спасению остатков каравана уже закончилась — ни ВВС Северного флота, ни другие силы не смогли предотвратить результата, предопределенного известным решением британского Адмиралтейства. На дно пошли 24 судна общим тоннажем 142 695 брт, перевозившие 99 316 т военного имущества, в т.ч. 430 танков, 210 самолетов и 3350 грузовиков. Люфтваффе потопили из этого числа 8 судов и еще столько же повредили, вслед за чем их добились подлодки.

После окончания операции 35-й полк был нацелен на действия против вражеского судоходства у берегов Норвегии, но и здесь его потери превысили достигнутые успехи. В ночь на 14 июля немецкие истребители подбили один из трех Ил-4, вылетающих бомбить Киркенес. При возвращении самолет обстреляла своя же зенитная артиллерия, но мл. лейтенанту Перегудову удалось дотянуть до Кольского залива, где он сумел приводниться. Днем на бомбежку конвоя противника, обнаруженного в Хоннингсвоге, вылетела четверка «ильюшиных». Вскоре на одном из самолетов обнаружилась неисправность, и он повернул на базу. Затем, когда группа достигла района Тана-Фьорда, на самолете ведущего комэска 35-го мтап капитана И.С. Мурашова внезапно отказали оба мотора, и он упал в воду. Один из ведомых продолжил выполнение задания, другой остался на месте катастрофы, где сбросил надвнутнюю шлюпку, бортапек и оставался до израсходования топлива. Предпринятые впоследствии силами МБРов и торпедных катеров поиски ничего не дали. Дошла до цели лишь машина ст. лейтенанта Балашова, сбросившая на суда десять ФАБ-100. Одна из бомб попала в быстроходную десантную баржу «F 243», перевозившую 150 т боеприпасов. Боезапас сдетонировал, в результате чего в Хоннингсвоге оказались разрушены все находившиеся в районе гавани постройки, погибло 20 немцев и 13 норвежцев, более 100 человек получили ранения. Большой силы взрыв и облако дыма заставили наших летчиков считать, что ими потоплен крупный танкер.

Успехи продолжали чередоваться с неудачами. 19-го в воздух поднялось три пары Ил-4, целью которых должны были стать суда в Тромсё. Первая пара дошла лишь до Хоннингсвога, где, обнаружив скопление судов, и сбросила свой бомбовый груз. Жертвами налета стали норвежские мотоботы «Ауд», «Сторре Бил» и еще один, название которого до сих пор не выяснено. Две другие пары, осуществлявшие полет вдоль побережья, в районе мыса Нордкап столкнулись со сплошным фронтом облачности и повернули на юг, в глубь Порсангер-Фьорда. Обнаружив в примыкающем Ло-Фьорде конвой, ведущий второй пары решил атаковать. К сожалению, первая пара не сразу заметила цель и затянула маневр. Прибывшие из Банака «Мессершмитты» не преминули наказать наших летчиков за допущенную ошибку. Один за другим потянулись к земле машины капитана Ткачева, ст. лейтенантов Долинова и Четверикова. В Ваенгу, несмотря на три десятка пробоин, вернулся лишь один самолет. В результате к 22 июля 35-й полк успел совершить всего 52 самолето-вылета, но безвозвратно потерял семь Ил-4, а из четырех уцелевших лишь один оставался в бое-

Командир 2-й эскадрильи 35-го мтап капитан И.С. Мурашов. Трагический гибель 14.7.1942



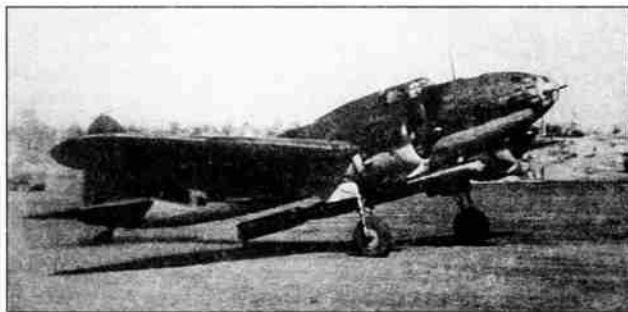
Немецкий береговой наблюдательный пост на берегу фьорда, использовавшегося в качестве якорной стоянки

готовом состоянии. Все это не могло не отразиться на настроениях летчиков.

Тем временем пилоты 5-й эскадрильи приступили к полетам в качестве низких торпедоносцев. В качестве основания для постановки боевой задачи могли быть и данные воздушной разведки, и информация разведотдела СФ, получавшего сведения от сети норвежских береговых наблюдателей, развернутой от Тромсё до Вардё. Оперативность передачи и тех и других данных оставляла желать лучшего, и очень часто торпедоносцам приходилось переходить от поиска конвоя в конкретной точке к «свободной охоте». Кроме того, вылеты на «охоту» планировались в дни, когда разведанные отсутствовали. Вне зависимости от типа поставленной задачи или состава обнаруженного каравана в воздух поднималось от одной до четырех машин (четыре — лишь в двух случаях) — большого количества исправных Ил-4 в 5-й эскадрильи попросту не было. Повторные вылеты не производились. Пару раз командование предпринимало попытки усилить торпедоносцы группами пикирующих бомбардировщиков, но в этих вылетах не удалось обнаружить целей, и в дальнейшем они не практиковались.

Отсутствовало и взаимодействие с истребителями, хотя в составе ВВС СФ с марта имелся один, а с сентября — три авиаполка, вооруженных машинами типа Пе-3. Объяснялось это прежде всего тем, что изначально перед командованием Люфтваффе, отвечавшим за действия в Заполярье, не стояла задача прикрытия своих морских коммуникаций, следовательно, торпедоносцам не угрожала встреча с истребительной авиацией противника. Немцы почувствовали угрозу с воздуха своим конвоям только в июле 1942 г., после чего задействовали для их защиты единственную на театре эскадрилью двухмоторных истребителей Bf-110 — 13(Z)/JG 5. Ее деятельность во второй половине 1942 г. нельзя признать эффективной. Bf-110 вылетали на участок коммуникации Тромсё — Киркенес западнее Вардё (в Варангер-фьорде в период полярного лета наше командование торпедоносцы не использовало), как правило, парами. Поскольку посадочные площадки вдоль побережья только строились (аэродромы Берлевог и Свартнес, последний — на западном берегу пролива Буссе-сунд), эскадрилья действовала с аэродрома Хебуктен, и время пребывания ее самолетов над прибрежной трассой было достаточно ограниченным. Главным же недостатком являлось отсутствие связи с кораблями конвоев. Поскольку наведение не было, «Мессершмиттам» приходилось действовать исключительно методом «свободной охоты». Это обстоятельство, помноженное на малочисленность вражеских охотников, привело к тому, что за всю вторую половину года им удалось сбить над коммуникациями всего лишь один наш самолет — бомбардировщик Пе-2. Торпедоносцы имели несколько встреч с Bf-110, но каждый раз им удавалось избежать воздушного боя посредством умелого маневрирования.

Пару слов необходимо сказать и о составе конвоев. В описываемое время они, как правило, состояли из 2 — 5 транспортов под охраной сторожевых кораблей — мобилизованных рыболовных траулеров. Соотношение между пароходами и сторожевиками колебалось от 2:1 в пользу судов до 1:1. Впрочем, не редко эскорт усиливался группами охотников за подводными лодками (те же мобилизованные траулеры, но с иным составом вооружения), по 2 — 3 корабля в группе. Траулеры стандартно вооружались одним 75-мм или 88-мм неуниверсальным орудием и несколькими 20-мм одноствольными автоматическими пушками. Лишь очень немногие корабли в этот период имели 37-мм или 40-мм автоматические или полуавтоматические зенитные орудия. Некоторые крупные пароходы также имели зенитное вооружение, но в тот период это было скорее исключением, чем правилом. С учетом вышеизложенного можно признать, что в 1942 г. существовали наиболее выгодные, по сравнению с последующими годами, условия для действий на коммуникациях противника. Вместе с тем ВВС СФ попросту не располагали необходимыми силами, что-



Ил-4 с торпедой 45-36АН, оснащенной стабилизатором АН-42

бы развернуть подобную деятельность. Получалось, что относительно слабой защите противостояли еще более слабые силы нападения. Все это хорошо иллюстрируется нижеприводимыми примерами.

Дебют низких торпедоносцев состоялся 2 июля. Вечером предыдущих суток от разведывательного отдела штаба Северного флота было получено сообщение о том, что из Хоннингсвога в западном направлении вышел танкер противника. Еще до получения уточняющих данных воздушной разведки для удара по танкеру была выслана пара торпедоносцев. Как ни странно, но в расчетном районе юго-западнее острова Мосей самолеты обнаружили судно, внешне похожее на танкер и идущее в западном направлении. Ведущий, считая, что для потопления неохранным судна будет достаточно попадания одной торпеды, начал маневрировать для занятия позиции залпа, ведомому же приказал обстрелять танкер из пулеметов. В 03.15 с дистанции около 1000 м штурман ведущей машины сбросил торпеду, когда самолет еще не лег на боевой курс. Снаряд прошел за кормой. Ведомый лейтенант Балашов, видя промах ведущего, решил атаковать сам. Он сбросил торпеду с дистанции 600 м, взяв угол упреждения из расчета, что цель движется со скоростью 10—12 узлов. Необходимо отметить, что большинство судов того времени ходило со скоростью не более 7—8 узлов, и этот случай не являлся исключением — торпеда прошла перед носом «танкера». В немецких документах это нападение осталось незафиксированным, что вкуче с отсутствием зенитного огня почти наверняка указывает, что в качестве цели фигурировало норвежское рыболовное или мелкое каботажное судно.

Основные показатели деятельности торпедоносцев СФ в 1942 г.

месяц	Произведено с/в	Боевой расход АВА+АН	Результат по донесениям**	Потери торпедоносцев
1.42	3	2+0	-	-
2.42	-	-	-	-
3.42	3	3+0	+ 1 ТР	-
1—22.4.42	3	3+0	+ 1 ТР	-
23.4—22.5.42	-	-	-	-
23.5—22.6.42	6	5+0	-	-
23.6—22.7.42	17	0+7	-	-
23.7—22.8.42	11	0+6	+ 2 ТР, 1 СКР	-
23.8—22.9.42	14	3+1	+ 1 ТР	1 (15.9)
23.9—22.10.42	20	0+5	+ 1 ТР	1 (12.10)
23.10—30.11.42	3	-	-	-
12.42	18	0+3*	+ 2 ТР	-
Всего	98	16+22=38	+ 8 ТР, 1 СКР	2

* В т.ч. одна английская торпеда Mk XII, сброшенная с самолета «Хэмпден».

** Реальные результаты: поврежден СКР (9.8.1942), попаданием неразорвавшейся торпеды — норв. ТР (7.10.1942).



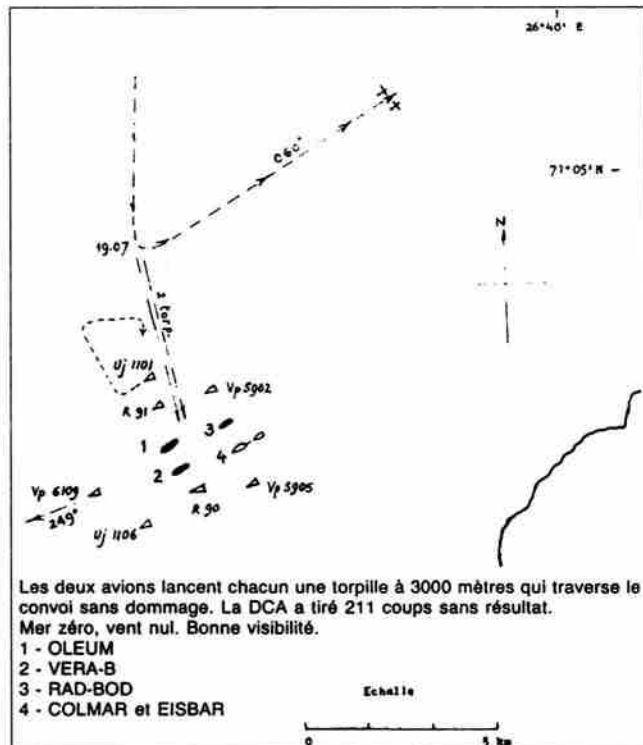
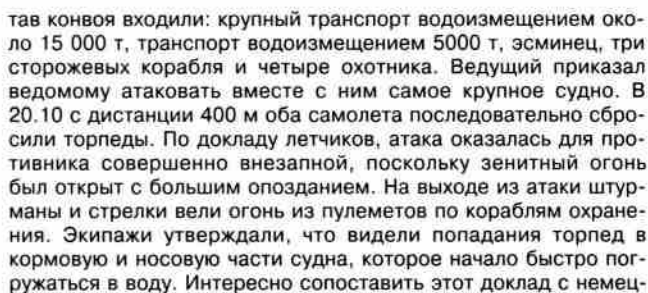
Германский конвой в норвежских водах

Днем 12 июля Гарбуз и Балашов безуспешно атаковали немецкий конвой, шедший на Запад. Из-за сильного зенитного огня, открытого с многочисленных кораблей охранения, летчики сбросили торпеды со слишком большой дистанции и промахнулись. На следующий день Громов и Агафонов пытались торпедировать суда на внутреннем рейде Варде — с тем же успехом. 15 июля Агафонов вышел в атаку на крупный транспорт на рейде Хоннингсвога, но его атаку сорвал плотный огонь зенитной артиллерии. После этого командование приняло решение временно приостановить действия торпедоносцев, предоставив экипажам возможность потренироваться в торпедных атаках по буксируемым щитам. Ровно спустя две недели торпедоносцы вернулись к действиям, и, как тогда казалось, безуспешно.

В 15.45 29 июля в районе мыса Слетнес воздушной разведкой был обнаружен конвой, шедший курсом на запад. По приказанию командующего ВВС СФ в 17.58 в воздух поднялись два Ил-4 с торпедами. Ведущим шел капитан Гарбуз, ведомым — ст. лейтенант Громов. Суда были обнаружены на подходе к Порсангер-фьорду с расстояния 22—25 км. Гарбуз учел урски предыдущих боев и не ринулся в бой с ходу, а зашел со стороны солнца. При сближении было установлено, что в сос-

Справа сверху: схема торпедного удара торпедоносцев Гарбуза и Громова по германскому конвою 29.7.1942 (из книги Huan C. *La marine sovietique en guerre. Partie I. Arctique*. Paris, 1991).

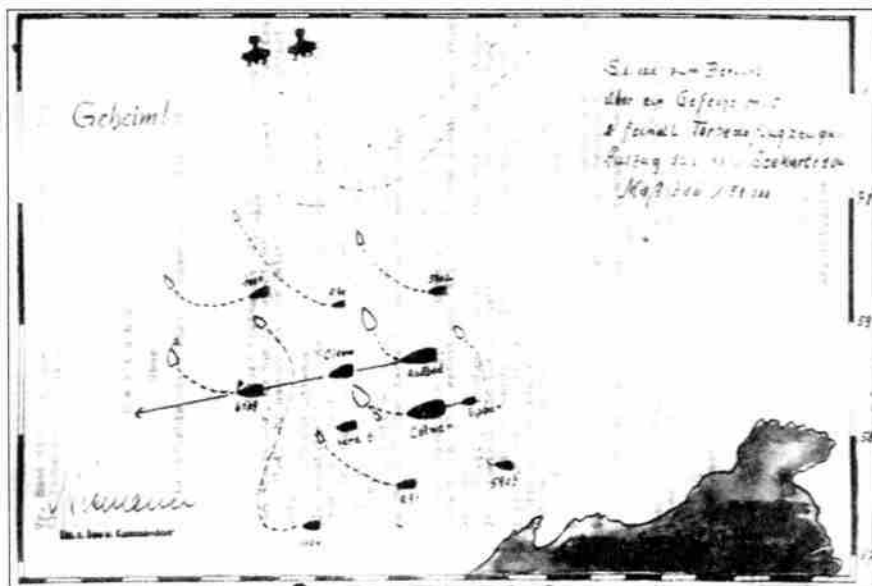
Внизу — эта же схема из КТВ 61-й флотилии СКР



- 1 - OLEUM
2 - VERA-8
3 - RAD-BOD
4 - COLMAR et EISBAR

Echelle

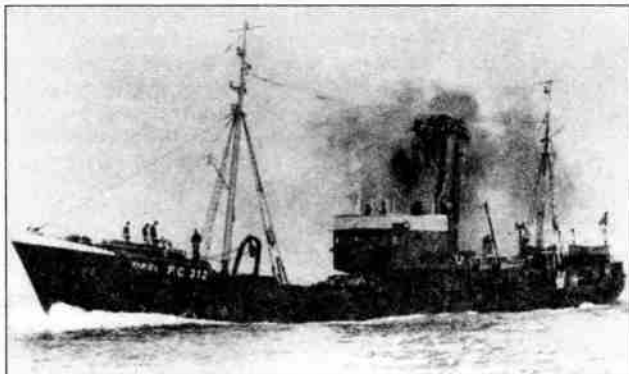
A horizontal scale bar with a double line. It is marked with '0' at the left end and '5 km' at the right end. There are three tick marks between 0 and 5 km, dividing the distance into four equal segments.



огонь из 76-мм орудия Бофорса... Когда оба самолета, которые были определены как Бристоль «Бленхейм II», пришли в пределы досягаемости легких зенитных орудий, все корабли также открыли огонь. Хорошо ложившимся оборонительным огнем подлетавшие на высоте примерно 40 м самолеты были принуждены сбросить торпеды (каждый одну) уже на расстоянии примерно в 1500 м от внешнего охранения и сразу круто отвернуть влево на NO. При повороте СКР «V 5902» попал под обстрел из бортового оружия и имел пулевую пробоину в фальшборте правого борта. Чтобы уклониться от торпед, конвой сделал поворот направо примерно на 90°. Ясно наблюдавшийся торпедный след прошел между пароходами, которые не получили никаких повреждений. Второй торпедный след, вероятно, прошел мимо судна «Радбод». После того как самолеты пропали из видимости в направлении на NO, переход в Тромсё продолжался в старом порядке».

То, что наши самолеты атаковали именно «Радбод», подтверждается и тем, что среди судов конвоя именно он имел наибольший тоннаж — 4354 брт. Этот норвежский сухогруз пошел на дно только 5.12.1944 у побережья Южной Норвегии, где его настигли британские штурмовики «Бофайтер».

Первый реальный успех был достигнут лишь в следующем бою, произошедшем 9 августа. В 13.15 самолет-разведчик донес по радио о четырех транспортах противника водоизмещением от 3000 до 5000 т каждый. На самом деле группа неохраняемых судов являлась не чем иным, как отрядом сторожевых, совершавшим межбазовый переход для сопровождения очередного конвоя. Вылетевшая для атаки пара торпедоносцев в 17.45 обнаружили «транспорта» в районе западнее Бер-



Один из сторожевых кораблей 61-й флотилии «V 6106» (бывший рыболовный траулер «Тироль»). Корабли данной флотилии составляли основу ПВО конвоев, ходивших вдоль побережья Северной Норвегии в 1942—1944 гг.

левога. Три из них шли в строю кильватера, четвертый — несколько в стороне. Одновременно были замечены и истребители противника (один Bf-110 на высоте 400—500 м и два — на высоте 800—1000 м). Торпедоносцы развернулись вправо и ушли в море. Через несколько минут они снова пошли на сближение. На этот раз истребителей замечено не было. Капитан Гарбуз решил атаковать концевой транспорт. С последнего прожектором стали запрашивать опознавательные сигналы, но с расстояния 2000 м все же открыли огонь. Сброс торпед был осуществлен с дистанции около 400 м. По наблюдениям экипажей, обе торпеды попали в судно, а через несколько минут над водой оставались только его мачты и надстройки. Вслед за этим появился один Bf-110, но торпедоносцы на бреющем полете уже уходили в море. Немецкое донесение о бое (составлено командиром СКР «V 6113» лейтенантом Гофманом) проясняет ряд деталей атаки:

«9 августа СКР «V 6113» с тремя кораблями 59-й флотилии СКР находился на переходе из Киркенеса в Тромсё. В отряд входили следующие корабли: СКР «NM 21» (лидер), «V 5903», «V 5905» и «V 6113».

В 14.49 на удалении 2 морских миль корабли прошли м. Нордкин (значительное расхождение в оценке места боя говорит о слабой подготовке штурманов на наших торпедоносцах. — прим. М.М.). Походный порядок «желтая Т», дистанция 300 м, ход 10,5 узлов, курс 250°. Погода: свежающий NO-ветер 3—4 балла, волнение 3 балла, долгая умеренная зыбь, легкая облачность, хорошая видимость.

В 17.00 корабли находились в квадрате 7372 AC. В 17.07 на большом удалении по правому борту были замечены два самолета. Место: 71°00,6 N/26°36 O. Тут же была объявлена воздушная тревога. Все зенитное вооружение и 105-мм пушка введены в действие. Оба самолета на быстром бреющем полете заходили на СКР «V 6113».

На большом удалении (5000 м) я дал разрешение на открытие огня из 105-мм пушки. Из-за бортовой качки наводчик, который должен был одновременно наводить по высоте и направлению, не смог удерживать в визире быстро перемещающуюся цель. 105-мм пушка не стреляла.

На удалении самолетов 2500 м я дал разрешение на открытие огня из всех зенитных орудий. Оба самолета отвечали огнем из бортового оружия и добились попаданий в дымовую трубу и реллинг. Хорошо ложившимся огнем 20-мм автоматической пушки Мадсена первый самолет был вынужден отвернуть. Правый мотор самолета получил попадание и временно вышел из строя. Все же машина сделала еще один заход и пыталась атаковать корабль справа с кормы с курсового угла 45°. В результате попадания из заднего 20-мм Мадсена в застекленную кабину самолет был снова вынужден отвернуть.

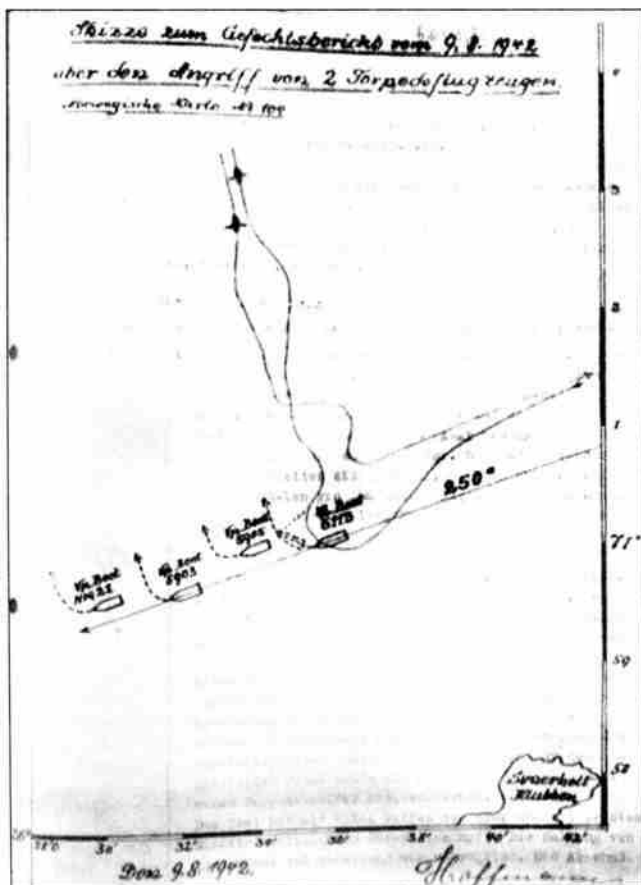


Схема атаки торпедоносцами Гарбуза и Ткачева отряда германских сторожевых кораблей 9.8.1942

Вторая машина, которая летела сразу за первой, подошла к нам почти прямо с траверза, стреляя из всех стволов. Я приказал «Круто на правый борт!», чтобы отвернуть от самолета. Тем временем мы направили все оружие на вторую машину, которая приближалась к нам по малой дуге и снова занимала свое старое положение, которое начало было меняться из-за отворота корабля направо. На дистанции 150 метров она выпустила свою торпеду и затем отвернула назад.

Так как при такой малой дистанции можно было точно видеть, что торпеда должна попасть в среднюю часть корабля, а уклонение маневром отворота больше не было возможным, я приказал «Полный назад!», чтобы предотвратить попадание в погреб боеприпасов и котельное отделение. Маневр был произведен быстро и очень хорошо. В 17.12 торпеда попала в корабль у передней мачты со стороны правого борта. От сильного взрыва корабль сильно встряхнуло, подбросило и накренило. Прислуга носового орудия была подкинута и сброшена на палубу (орудие находилось на специальной платформе над полубаком. — прим. М.М.), двое человек при этом было выброшено за борт. Сразу несколько матросов бросились за борт плоты, на которых упавшие за борт смогли бы удержаться.

Сразу после торпедирования я приказал механику и 1-му вахтенному офицеру обследовать носовую часть и оценить поступление воды. За водонепроницаемую переборку через люк левого борта в погреб боеприпасов проникло только небольшое количество воды. Переборка напротив мачты держала плотно. Под баком помещения балласта, цепной ящик и жилое помещение технического персонала были взорваны и вдавлены до уровня 1–1,5 м от ватерлинии. На верхней палубе, в передней части угольного бункера, из-за напряжения корабля образовались трещины, которые зияли в 1–2 см друг от друга. Машина и руль вышли из строя. После того как самолеты пропали из видимости, состоялась проверка личного состава. Кроме 13 раненых, никаких потерь не было.

В результате отлично организованной борьбы за живучесть немцам удалось удержать сторожевик на плаву и отбуксировать его в Хоннингсвог кормой вперед. Впоследствии его восстановили, и североморским торпедоносцам предстояло встретиться с ним еще раз. Вторая встреча стала для него фатальной. Что же касается причин нашего успеха, то их раскрыл в своей резолюции на донесение командира «V 6113» Адмирал Полярного побережья вице-адмирал О. Шенк:

«V 6113» шел последним в группе из 4 СКР в построении «Т-желтое». Атакующие самолеты были рано обнаружены и правильно определены как торпедоносцы. Корабли должны были изменить курс в направлении на врага; кроме того, разворот на противника предписывают и указания АВАР и СА. Оба передних корабля вели себя правильно, держались курсом на врага и были оставлены им в покое. Оба задних корабля тем не менее держали прежний курс до последнего момен-

та и из-за этого приняли атаку летчиков на себя. Когда командир СКР «V 6113» решился на поворот «круто на правый борт», взяв курс на атакующий его самолет, было уже слишком поздно... Корабль был поражен в левый борт в 3 метрах от форштевя. Торпеда пробила носовую часть и взорвалась в непосредственной близости со стороны правого борта (в резолюции допущена ошибка — торпеда попала в правый борт, пробила его и взорвалась по левому борту. — прим. М.М.). Только этой случайности корабль обязан своему спасению. Своевременное занятие правильного положения по отношению к атакующему врагу, в соответствии с предписаниями, дает высокую вероятность исключить торпедное попадание...»

Если сравнить результат атаки Гарбуза и Ткачева с обычной практикой нападения небольших групп торпедоносцев на численно превосходящие их отряды боевых кораблей на любом из трех западных театров, то с немецким адмиралом трудно не согласиться. Обычно такие ситуации, тем более в условиях хорошей видимости, заканчивались сбрасыванием торпед с большой дистанции или сбитием как минимум одной из атакующих машин. В данном случае стечение благоприятных обстоятельств — качка, помешавшая вести огонь вражеским зенитчиками, и неправильные действия командира «V 6113» — помогло открыть боевой счет не только минно-торпедной авиации Северного флота, но и вообще советских торпедоносцев в войне.

Торпедные удары, предпринятые 21 и 23 августа, реальных успехов не принесли, хотя в первом случае экипаж доложил о потоплении сторожевика, во втором — о потоплении транспорта. В этих, как и во всех предыдущих, вылетах торпедоносцы получали повреждения от огня зенитной артиллерии, кроме того, 25 августа немецкая авиация нанесла новый эффективный удар по Ваенге, уничтожив, в числе прочего, еще два «ильюшина». После этих событий во 2-м полку осталось всего две, а в 35-м — четыре машины. 26 августа два исправных торпедоносца (машины 35-го полка, пилотируемые Поповичем и Балашовым) пришлось срочно перебросить в Амдерму для удара по проникшему в Карское море «карманному линкору» «Адмирал Шеер». Впоследствии группу торпедоносцев в Карском море довели до четырех машин, в то время как в Ваенге их осталось всего две. Так что производимые вылеты в конце августа — начале сентября было некому. Подошли к концу и запасы низких авиаторпед — к 15 сентября в Ваенге осталась всего одна торпеда данной модификации. С конца августа значительная часть экипажей 5-й эскадрильи начала вылетать на машинах 35-го полка. В начале сентября 35-й полк наконец-то пополнился девятью Ил-4, правда без экипажей. Вакуум решили заполнить переводом в эту часть семи экипажей 118-го мрп, ранее летавших на МБР-2. Для их подготовки на аэродроме Ягодник под Архангельском создали учебную базу, где до середины октября находилось три Ил-4. Там шло обучение старых и новых экипажей 35-го мтап пилотированию «ильюшиных» в любых метеословиях и низким торпедным атакам. Достаточно сказать, что в период с 22 августа по 22 сентября летчики с аэродрома Ягодник совершили 150 учебно-тренировочных вылетов, в течение следующего месяца — еще 99. Правда, обучение торпедометанию проходило низкими темпами, поскольку еще в августе летчики умудрились утопить обе практические торпеды. Новые изделия появились только в октябре.

В середине сентября последовала очередная операция по обеспечению перехода союзного конвоя (PQ-18). Англичане не смогли выделить в состав сил охранения каравана крупных артиллерийских кораблей, так что в случае появления эскадры противника противодействие ей должны были оказать только многочисленные эсминцы, две эскадрильи британских торпедоносцев «Хэмпден», в срочном порядке перебросенные в Ваенгу, а также ВВС Северного флота.

На истории появления на Севере британских торпедоносцев хотелось бы остановиться особо. Вечером 4 сентября с авиабазы Самбург (Шетландские острова) поднялось в воздух



Немецкий дальний двухмоторный истребитель Vf 110 барражирует над тральщиками в Варангер-фьорде, 1942 г.

Движение самолетов МТА СФ в 1942 г.

Месяц	В наличии на 1-е число Ил-4+ «Хэмпден»	Поступление* Ил-4+ «Хэмпден»	Потери боевые/эксплуатационные Ил-4+ «Хэмпден»	Отвод Ил-4+ «Хэмпден»
3.42	4	6	1/-	-
4.42	9	-	-	-
5.42	9	-	-	-
6.42	9	11	-	-
7.42	20	-	12/-	-
8.42	8	-	2/-	-
9.42	6	7	2/-	-
10.42	11+0	0+20	1+0/-	-
11.42	10+20	-	-/0+2	-
12.42	10+18	-	1+0/0+1	-
1942	13 (среднемес.)	24+20	19+0/0+3	-

15 «Хэмпденов» 144-й и 17 — 455-й (австралийской) эскадрильи Берегового командования британских ВВС. Расстояние от Самбурга до Ваенги равнялось 1314 милям, что составляло фактически полную дальность полета самолета. С учетом этого, а также недостаточной защищенности аэродрома от атак вражеской авиации англичане решили лететь на Африканду — небольшой аэродром в окрестностях Кандалакши. Поскольку самолеты осуществляли перелет поодиночке, каждый пилот выбирал себе маршрут самостоятельно.

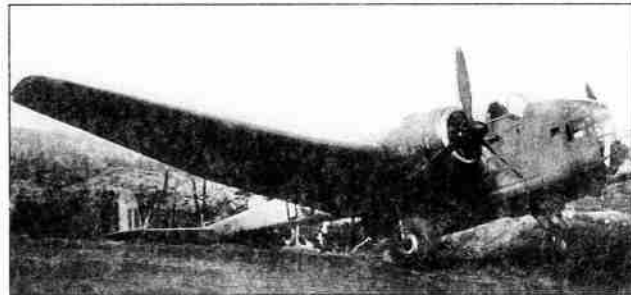
Дойти до финиша удалось далеко не всем. Ровно треть своих машин потеряла 144-я эскадрилья. При полете над территориями Швеции один «Хэмпден» попал в туман и врезался в гору. Два торпедоносца утром сбили «Мессершмитты» — один в районе Алакуртти, второй над Петсамо (найденный в лесу самолет в 1991 г. был вывезен в Англию для реставрации). Чуть больше повезло четвертой машине, промахнувшейся мимо Африканды и перелетевшей линию фронта над Мотовским заливом. Наблюдатели поста ВНОС обознали ее как Вф-110, после чего «нарушитель» был атакован двумя Як-1. Подбитый «Хэмпден» сел на воду, и его экипаж, кроме воздушного стрелка сержанта Тейбора, утонувшего вместе с самолетом, пересел в спасательную шлюпку, выплывшую к нашему берегу. Еще одна машина оказалась потерянной при вынужденной посадке в районе аэродрома назначения — кончился бензин. Австралийцы осуществили перелет с несколько лучшим результатом — в число потерь вошли только четыре «Хэмпдена». Два самолета совершили вынужденные посадки в Швеции и Финляндии, один оказался разбит при приземлении у Кандалакши, четвертый утром 5 сентября в районе мыса Киббергнес сбил охотник «Uj 1105». 7 сентября все торпедоносное авиакрыло сосредоточилось в Ваенге, откуда должно было осуществить атаку крупных кораблей Кригсмарине, попытаться они выйти на перехват судам PQ-18.

14 сентября, получив данные самолетов-разведчиков о выходе эскадры, в район Альтен-фьорда вылетели 23 британских торпедоносца, но, никого не встретив, повернули обратно. Почти каждый день в период проведения операции на поиск противника вылетало по несколько Ил-4 с торпедами (всего между 22 августа и 22 сентября торпедоносцы совершили 15 таких вылетов). 15-го на «свободную охоту» в район вражеской базы вылетело четыре Ил-4. В облаках самолеты рассеялись и возвращались домой поодиночке. Из этого рейда не вернулся экипаж «балтийского ветерана» старшего лейтенанта А. Хорева. Как можно установить из документов противника, в районе мыса Нордкап летчик обнаружил группу охотников за подводными лодками, сбросил торпеду, но при выходе из атаки был сбит огнем «Uj 1103». Немцы подобрали из воды мертвые тела трех наших летчиков.

Вылеты продолжались и после прибытия союзного каравана в Архангельск. 22-го в район Альтен-фьорда вновь вылетела пара Ил-4, ведомая ст. лейтенантом Балашовым. Торпедоносцы подошли к базе с юго-востока. Предполагаемая стоянка кораблей была закрыта облачностью. Экипажи заметили ко-

рабль, выходивший из южной части фьорда, который опознали как «крейсер типа «Кёльн». Его и решили атаковать. В 10.59 с высоты 3800 м на курсовом угле цели 0° штурман ведущего самолета сбросил высотную торпеду. Ведомый из-за неисправности электросбрасывателя смог сбросить свой снаряд только при повторном заходе. Торпедой ведущего приводнилась впереди по курсу корабля, от которой последний уклонился отворотом влево. За торпедой ведомого наблюдение не велось, так как она явно падала намного правее корабля. Реально удару подвергся заметно уступающий крейсеру по размерам эсминец «Z 27», уклонившийся от удара разворотом на 235 градусов. В любом случае этот эскадренный миноносец стал самым крупным боевым кораблем противника, атакованным нашими торпедоносцами на Северном театре за всю Великую Отечественную. Обеспокоенное возросшей активностью советской авиации командование Люфтваффе нанесло 27 сентября по Ваенге новый воздушный удар. Его жертвами стали три «Хэмпдена», кроме того, 9 британских машин получили повреждения.

После завершения операции самолеты 2-го и 35-го полков возобновили групповые крейсерские полеты над коммуникациями противника. К этому времени на флот успели доставить новую партию низких авиаторпед. 30 сентября Гарбуз и Ткачев безуспешно напали на конвой восточнее мыса Нордкин. 7 октября эти же летчики атаковали стоявший у берега норве-



«Хэмпден» ТВ.1 455-й австралийской эскадрильи на аэродроме Ваенга, сентябрь—октябрь 1942 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Первый командир 24-го мтап подполковник Н.Н. Ведмеденко. Трагически погиб 16.3.1943

жский транспорт «Тора-Элизе» (721 брт). Экипажи наблюдали только один взрыв на берегу, в стороне от цели. Их досада наверняка усилилась, если бы они узнали, что вторая торпеда поразила судно, но не взорвалась. 12-го на перехват конвоя, обнаруженного у Бос-фьорда, вылетел экипаж лейтенанта Ткачева.

Последнее, что услышали на базе, было сообщение, что летчик обнаружил цель и начинает атаку. Спустя несколько мгновений его сбили пушки сторожевика «V 6108». По немецким данным, «ильюшин» попытался сблизиться до дистанции 300—500 м, а с такого расстояния спасения от огня зенитных автоматов не было. Немцам удалось поднять из воды тело мертвого пилота, штурманскую карту и некоторые документы. После этого случая интенсивность вылетов торпедоносцев значительно сократилась, тем более что ВВС СФ вступили в стадию крупных организационных преобразований.

9 октября приказом НК ВМФ №0871 на базе 4-й (ранее летала на СБ и Пе-2) и 5-й эскадрилий 2-го гсмап был сформирован 24-й минно-торпедный полк. Часть имела штат 030/264 (три эскадрильи по 10 машин, звено управления из двух машин), но первоначально создавалась как двухэскадрильная. О формировании 3-й эскадрильи было объявлено приказом НК ВМФ №00373 от 23 октября. Этим же документом расформировывалась ОМАГ, а входивший в ее состав 35-й мтап отводился на переформирование (в ходе него в январе 1943 г. эта часть была преобразована в штурмовой авиаполк). На базе управления авиагруппы формировался штаб 5-й бомбардировочной авиабригады (командир — полковник Н.М. Кидалинский), где объединялись все части ударной авиации ВВС СФ (24-й мтап, 29-й бап и 121-й иап; оба последних — на самолетах Пе-2 и Пе-3), а также 255-й истребительный авиаполк (Як-1, ЛаГГ-3), призванный обеспечить сопровождение торпедоносцев и бомбардировщиков.

Вся немногочисленная техника и часть подготовленных кадров 35-го полка передавались свежесформированному 24-му. Главным же источником пополнения материальной части стал «щедрый дар» союзника — 20 «Хэмпденов», безвозмездно переданных 12—14 октября английской стороной из состава базировавшегося в Ваенге авиакрыла. Подобная доброта объяснялась просто — сложности обратного перелета и перспектива потери еще нескольких обученных экипажей пугала руководство Берегового командования больше, чем необхо-



Ил-4 24-го мтап, зима 1942/43 г. (фото из архива Ю.В. Рыбина)

димось расстаться с двумя десятками устаревших машин. Временно исполняющим обязанности командира полка был назначен командир 2-й эскадрильи капитан Стоянов, которого 20 декабря сменил постыдный — подполковник Н.Н. Ведмеденко. Этот офицер к началу Великой Отечественной войны командовал 4-м мтап ВВС ТОФ, но после катастрофы двух самолетов 11.5.1942 был понижен в должности и некоторое время служил в качестве помощника командира 1-го гмтап на Балтике. Часть летчиков, впоследствии вписавших свои имена золотыми буквами в историю ВВС Северного флота, ранее летала на самолетах СБ (капитаны Стоянов, Величкин, майор Шипилов), часть на ГСТ и МБР (капитаны Баштырков, Киселев, Трунов, ст. лейтенанты Малыгин, Макаревич, Зайченко). В целом летный состав был грамотный и повоевавший, хотя опыт торпедных атак имели единицы. Командование эскадрильями принимали капитаны Попович, Стоянов и Гарбуз соответственно.

До 12 ноября летчики осваивали союзную технику и остались, мягко говоря, не в восторге от нее. Первый полет на «Хэмпдене», еще 19 октября, совершил капитан Гарбуз. Сразу же выяснилось, что «Хэмпден» весьма строг в пилотировании и в принципе мало соответствует требованиям, предъявляемым к торпедоносцам. Любая попытка резких эволюций, необходимых при противозенитном маневре, могла привести к срыву в штопор. Моторы при повышении нагрузки, например при резком наборе высоты, могло обрезать сразу, без предварительного «чихания». Все это предопределило, с одной стороны, высокие эксплуатационные потери, с другой — присвоение различных уничижительных кличек. Сначала летчики за форму фюзеляжа окрестили «Хэмпдены» «балалайками», затем, за невысокие летные характеристики, — «таратайками», а после серии аварий и катастроф в обиход вошел риторический вопрос: «Ты мне друг или «Хэмпден»?» К числу немногочисленных достоинств относился лишь сравнительно хороший обзор из пилотской кабины.

Освоение проходило довольно тяжело. 19 октября аварию при посадке совершил один «Хэмпден» (списан в середине 1943 г.), 1 ноября при резком развороте отказали моторы на «Хэмпдене» майора Шипилова — при вынужденной посадке самолет загорелся, а затем взорвался, но экипаж, к счастью, отделался лишь ушибами. С 12 ноября начались вылеты на учебное торпедометание. Всего же в период с 12 октября по 14 декабря для обучения торпедометанию на «Хэмпденах» было сделано 32 самолето-вылета (1,5 вылета на один экипаж за два месяца), произведено 150 учебных торпедных атак. Лишь трижды сбрасывались боевые боеприпасы. Из них в двух случаях сбрасывались боевые торпеды Mk.XII с практическим зарядным отделением, в одном — 17 ноября — капитан Гарбуз произвел выстрел боевой торпедой по скале. По результатам этих испытаний британская торпеда была признана вполне пригодной для боевого использования в северных условиях. К



«Хэмпден» 24-го мтап в учебно-тренировочном полете над Кольским заливом (фото из архива Ю.В. Рыбина)

сожалению, уже на следующий день английская техника сделало то, чего не смогли добиться немецкие истребители и зенитки. При выполнении учебного ночного полета над аэродромом «Хэмпден» командира эскадрильи капитана Гарбуза внезапно свалился на землю и сгорел, погребя под своими обломками пилота и воздушного стрелка. Новым командиром 3-й эскадрильи назначили капитана Киселева. Препятствовали учебе и немецкие «охотники» — 2 декабря Ил-4 лейтенанта Дьякова был сбит над Ваенгой прямо на глазах у аэродромной команды. Необходимо отметить, что даже в организационный период полк не освобождался от боевых заданий, таких, как разведка погоды в Баренцевом море, поиск пропавших без вести сторожевика «СКР-23» и эскадренного миноносца «Сокрушительный». В ограниченном масштабе велась боевая деятельность и по прямому назначению, но достойной внимания она стала только с середины декабря, когда полк вышел из организационного периода.

Итог деятельности торпедоносцев за 1942 г. выглядел следующим образом: торпедоносцами произведено 83 самолето-вылета, 39 из которых закончились атаками. Израсходованы 21 45-36АН, 16 45-36АВА и одна низкая английская торпеда, реально торпедированы сторожевой корабль и каботажное судно, причем последнее — неразорвавшейся торпедой. 16 человек из состава экипажей немецких кораблей получили ранения. В течение года минно-торпедная авиация потеряла 25 машин, из которых, правда, только две были сбиты зенитной артиллерией в момент торпедной атаки.

И в годы войны, и в послевоенный период эти результаты оценивались достаточно скромно. С этим в принципе можно согласиться с одной оговоркой — несмотря на эту «скромность», они оказались относительно более результативными, чем гораздо более интенсивные действия в 1943 г. В 42-м торпедоносцы сбросили 38 торпед и добились двух попаданий, в 43-м — сбросили 139 торпед и добились лишь одного попадания. Объяснить данный парадокс можно достаточно просто: в 42-м слабые силы нападающих и обороняющихся примерно соответствовали друг другу, чего нельзя сказать о



«Хэмпден» 24-го мтап, оснащенные советскими турелями УТК-1, зима 1942/43 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)

последующем периоде. Результаты 1942 г., конечно же, могли быть и большими, если бы не слабая подготовка пилотов, которые практически не тренировались в производстве учебных атак ни до войны, ни в тяжелых условиях первого периода Великой Отечественной. Командованию ВВС СФ явно не хватало умения и опыта руководства ударной авиацией, которую после прибытия ОМАГ нельзя назвать уж слишком малочисленной. Даже для ударов по данным разведки самолеты зачастую посылались небольшими группами, с большим запозданием и без четко поставленной задачи. Опыт приходил медленно и нередко оплачивался большой кровью. В целом 1942 г. следует рассматривать как некий подготовительный период, и трудно не согласиться с фразой из «Отчета по боевому использованию и боевой подготовке соединений и частей СФ по минно-торпедному оружию за 2,5 года войны»: «Будет безошибочным утверждение, что экипажи торпедоносцев своими активными действиями и достигнутыми боевыми успехами, своим героизмом и самоотверженностью, своей кровью снискали себе известность и заставили ряд работников соединений ВВС повернуться лицом к торпедоносной авиации».

Торпедные атаки МТА СФ в 1942 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/реально	Потери
18.1 (04.43)	1 Ил-4	Хорев	у-вр	Линахамари	ТР в порту	1 АВА	взрыв у причала	-
19.1 (01.25)	1 Ил-4	Гарбуз	у-вр	Киркенес	ТР в порту	1 АВА	взрыв не наблюдался	-
28.3 (20.10)	3 Ил-4	(Гарбуз)	у-вр	Линахамари	2 малых ТР в порту	3 АВА	попадание в ТР, взрыв у причала/ 2 торпеды взорвалось в воде, 1 на берегу	-
12.4 (01.00)	2 Ил-4	Гарбуз, Попович	у-вр	Буссе-сунд	КОН (3 ТР, 3 СКР)/?	2 АВА	наблюдалось два взрыва у ТР/ 1 торпеда взорвалась в расположении бер. батареи	-
12.4 (01.27)	1 Ил-4	Хорев	у-вр	Линахамари	ТР в порту	1 АВА	результат не наблюдался	-
2.6 (10.20)	3 Ил-4	Гаруз, Зубков, Ткачев (несброс)	у-вр	Буссе-сунд	ОТР	2 АВА	промах/ 1 торпеда взорвалась в воде, 1 — в расположении бер. батареи	-
17.6 (09.15)	3 Ил-4	Зубков, Ткачев, Хорев	у-вр	р-н Гамвика	КОН (2 ТР)/ ТР «Стамсунд», СКР «V 6111»	3 АВА	промах	-
2.7 (03.15)	2 Ил-4	Попович, Балашов	у-вр	ю-з о. Мосей	ОТР/ ?	2 АН	промах	-
12.7 (12.36)	2 Ил-4	Гарбуз, Балашов	у-вр	Берлевог	КОН (3 ТР, 2 ММ, 3 СКР, 4 СКА)/ ТР «Отмаршен», «Ротерсанд», ТН «Германн Андерсен», СКР «V 6101», «НМ 01», «V 5903», «V 6108», «V 5901», БО «UJ 1105», «UJ 1104», «UJ 1109»	2 АН	промах	-
13.7 (20.05)	2 Ил-4	Громов, Агафонов	у-вр	Вардё	неск. ТР/ ?	2 АН	промах	-
15.7 (14.55)	1 Ил-4	Агафонов	ок	Хоннингсвог	ОТР/ ?	1 АН	промах	-
29.7 (20.10)	2 Ил-4	Гарбуз,	у-вр	Порсангер-фьорд	КОН (2 ТР, 1 ММ, 3 СКР, 3 СКА)/ ТН «Олеум», «Вера-Б», ТР «Радбод», «Кольмар», СКР «V 6109», «V 5902», «V 5903», БО «Uj 1101», «Uj 1106», ТЩ «R 90», «R 91»	2 АН	+ ТР 10000 т/промах	-

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/реально	Потери
9.8 (18.10)	2 Ил-4	Гарбуз, Ткачев-вр	зап. Берлевога	зап. Берлевога	КОН-з (4 ТР)/ СКР «НМ 21», «V 5903», «V 5905», «V 6113»	2 АН	+ 1 ТР 6000/ = СКР «V 6113» (=13; АН)	-
21.8 (12.34)	2 Ил-4	Попович, Агафонов	у-вр	Порсангер-фьорд	3 СКР/ БО «Uj 1103», «Uj 1104», «Uj 1107»	2 АН	+ 1 СКР/промах, = «Uj 1107» (= 3; ППО)	-
23.8 (00.55)/ 23.42	1 Ил-4	Попович	ок	Сюльте-фьорд/АС8421	КОН-а (3 ТР, 5 СКР)/ТР «Тихука», «Керкплейн», СКР «V 6101», «V 5909», «V 5908», БО «Uj 1101», «Uj 1108», «Uj 1112»	1 АН	+ 1 ТР 6-8000 т/промах	-
15.9 (16.16)	1 Ил-4	Хорев	у-п	(Альта-фьорд)	?/ БО «Uj 1103», «Uj 1104», «Uj 1107»	1 АВА	-/ промах	+ 1 Ил-4 (Хорев)
22.9 (10.59)	2 Ил-4	Балашов, Ткачев	у-п	(Альта-фьорд)	КРП/ ЭМ «Z 27»	2 АВА	промах	-
30.9 (18.53)	2 Ил-4	Гарбуз, Ткачев	у-вр	Нордкин	КОН-а (2 ТР, 3 СКР, 1 СКА)/ ТР «Балтенланд», «Эмсланд», «Катанья», СКР «НМ 21», «V 5906», «V 6110»	2 АН	+ ТР 6000 т/промах	-
7.10 (09.30)	2 Ил-4	Гарбуз, Ткачев	гк	Берлевога	ОТР-я/ море. ТР «Тора Элиза»	2 АН	промах/ = ТР «Тора-Элиза» (721 брт; неразорвавшейся АН)	-
12.10 (11.43)	1 Ил-4	Ткачев	у-вр	Бос-фьорд АС8453	КОН/ ТР «Дубурги», ГС «Фазан», СКР «V 6107», «V 6108», «V 5904»	1 АН	-/ промах	+ 1 Ил-4 (Ткачев)
15.12 (16.32)	1 Ил-4	Попович	у-вр	м. Кьельнес	ТР 6000/?	1 АН	+ 1 ТР/промах	-
18.12 (11.33)	1 Ил-4, 1 Хэмп	Громов, Трунов	гк	Тана-фьорд	КОН-з (2 ТР, 5 кор.)/ ТР «Рабат», «Тенерифе», ТН «Мевенрифф», водолей «Гвасте», СКР «V 6109», «V 6112», «V 5906», ТЩ «М 301»	1 АН, 1 Мк.Х	+ или = 1 ТР/промах	-

5.2. Декабрь 1942 г. — июль 1943 г.

В середине декабря с окончанием формирования 24-го мтап начался новый этап боевой деятельности минно-торпедной авиации Северного флота. Он характеризовался резкой активизацией действий торпедоносцев по прямому назначению и полным прекращением с февраля 1943 г. полетов на сухопутном направлении.

Тем не менее первые боевые вылеты окончивших обучение экипажей «Хэмпденов» пришлось именно на бомбардировку наземных объектов. С 16 декабря поодиночке и группами они приступили к вылетам на бомбежку портов Варангер-фьорда, а также аэродромов Хебуктен и Луостари. До конца месяца с этой целью «Хэмпдены» произвели 46 самолето-вылетов, а в январе еще восемь. Последний из них, 12 января, был связан с первой боевой потерей самолетов данного типа. Один из пяти вылетавших для бомбардировки Киркенеса «Хэмпденов» в Ваенгу не вернулся. Спустя несколько дней он был случайно найден на нашей территории в районе озера Тули-ярви с повреждениями, характерными для воздушного боя. Весь экипаж самолета погиб. Поскольку командование предвидело тяжелую ситуацию с пополнением материальной части МТА, такое использование торпедоносцев было признано слишком расточительным, и в дальнейшем полеты над сушей очень быстро сошли на нет.

Первый бой самолетов полка на морском направлении произошел на 15 декабря. В этот день производившие разведку самолеты Пе-3 в 11 часов обнаружили в порту Вадсё неопознанное судно. Для удара по нему в 15.15 был выслан торпедо-

носец, пилотируемый капитаном Поповичем. Не обнаружив кораблей в порту, летчик, возвращаясь через Варангер-фьорд, заметил ходовые огни двух транспортов. В 16.32 с дистанции 500 м по форштевню первого транспорта была сброшена торпеда. Развернувшись, летчик наблюдал за результатом атаки. Последовал взрыв, а затем возник пожар. Транспорт считался потопленным. Береговые посты с полуострова Рыбачий подтвердили донесение экипажа. Тем не менее немцами эта атака осталась не зафиксированной, а причина взрыва и пожара так и осталась неразгаданной.

18 декабря два торпедоносца вылетели для поиска противника в район Берлевога — м. Нордкин. В 11.30 у входа в Тана-фьорд они обнаружили два транспорта в охранении трех сторожевых кораблей. Ил-4 капитана Громова, шедший ведущим, атаковал второй транспорт. Торпеда, сброшенная с дистанции 900—1000 м, прошла мимо. Ведомый капитан Трунов стрелял по первому транспорту с дистанции 600 м. На отходе экипаж наблюдал три взрыва в направлении цели. Картина боя в немецком донесении выглядит совершенно иначе. Согласно ему, два самолета неизвестного типа произвели сброс торпед на удалении около 3000 м от конвоя, лидировавшегося сторожевиком «V 6109». Взрыв, если он в действительности был (за вспышку пламени на дальней дистанции мог быть принят и луч прожектора, а отдаленного взрыва внутри пилотской кабины при наличии работающих двигателей уж точно не могло быть слышно), скорее всего произошел при встрече торпеды со скалистым берегом.

Движение самолетов в 24-м мтап/9-м гмтап в 1-м полугодии 1943 г.

Месяц	В наличии на 1-е число Ил-4+ «Хэмпден»+А-20	Поступление Ил-4+ А-20	Потери боевые/эксплуатационные Ил-4+ «Хэмпден»+А-20	Отвод Ил-4+ «Хэмпден»+А-20
1.43	9+17	-	0+5+0/0+2+0	-
2.43	9+10	-	-	-
3.43	9+10	0+7	-	-
4.43	9+10+7	-	1+2+0/-	0+1+0
5.43	8+7+7	-	1+2+0/-	-
6.43	7+5+7	-	0+2+0/-	-
Итого	8,5+9,8+3,5 (среди)	0+7	2+11+0/0+2+0=13/2	1

Деятельность торпедоносцев ВВС СФ в 1-м полугодии 1943 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+Хэмп	Число с/в ув-р+со	Число самолето- атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Боевые потери при полетах на торпедные удары Ил-4+Хэмп
1.43	9+17	30+40	21	23/21	+ 12 ТР, 1 СКР	-	0+4
2.43	9+10	48+2	13	13/13	+ 2 ТР, 1 СКР	-	-
3.43	9+10	31+11	12	12/12	+ 5 ТР	-	-
4.43	9+10	27+0	10	10/5	+ 2 ТР, 2 ТЩ	+ 1 ТР	1+2
5.43	8+7	22+0	13	13/13	+ 4 ТР, 1 ТЩ	-	1+2
6.43	7+5	29+12	9	9/9	+ 3 ТР, 1 СКР, = 2 ТР	-	0+2
Итого	8,5+10 (средн.)	187+65=252 (131 Ил-4, 121 «Хэмпден»)	78 (44 Ил-4, 34 «Хэмп»)	80/73	+ 28 ТР, 3 СКР, 3 ТЩ, = 2 ТР	+ 1 ТР	2+10

Примечания. * В т.ч. 3 с высотными торпедами.

Вечером 31 декабря в штаб СФ от британской миссии поступила информация о том, что направляющийся в СССР конвой JW-51В атакован немецкой эскадрой и ведет тяжелый бой. Потеряв эсминец и тральщик, англичанам удалось отбиться от численно превосходящего противника, нанеся ему ощутимые потери (один эсминец потоплен, тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» серьезно поврежден). Запоздалая реакция командования СФ наступила только утром. В 08.30 стартовало шесть «Хэмпденов» эскадрильи капитана Стоянова. Произведя бесплодный поиск вдоль берегов Северной Норвегии, группа легла на обратный курс. Около 11.30, в тот момент, когда группа пролетала траверз Вардё, самолет ведущего внезапно загорелся, задымил, а затем рухнул в море. Все это произошло настолько неожиданно, что ведомые остались недоумевать относительно причин произошедшего. В конечном итоге решили, что, поскольку дело происходило всего в четырех милях от вражеского берега, торпедоносец комэска сбита зенитная артиллерия. В следующем году капитан Стоянов был навечно внесен в списки части, как герой, пожертвовавший своей жизнью для защиты союзного каравана. Интересно отметить, что внезапное падение самолета не осталось незамеченным немецким береговым постом, в донесении которого указывалось, что произошло это без какого-либо внешнего воздействия. Таким образом, Стоянов стал вторым командиром эскадрильи 24-го авиаполка, сложившим голову в борьбе с союзной техникой. Новым комэском-2 стал капитан Адинсков.

На 1 января 24-й мтап представлял из себя довольно заметную силу. Из девяти Ил-4 пять находились в исправном состоянии, к ним имелось 10 обученных экипажей, из которых четыре могли действовать в ночных условиях. 2-я и 3-я эскадрилья располагали 9 исправными «Хэмпденами» (еще четыре неисправных в части и два в реморганах) и 19 экипажами, из которых 10 летали ночью. Наличие такого числа самолетов и экипажей позволило резко повысить интенсивность полетов. В дни с хорошей летной погодой в воздух могло подниматься до трех-четырех пар, появилась возможность нанесения повторных ударов по обнаруженным конвоям. В результате только за январь число вылетов торпедоносцев лишь не немного уступило аналогичному показателю за весь 1942 г. По своей организации вылеты весьма напоминали предыдущий год: летали парами или звеньями на «свободную охоту» или на основании предварительных данных воздушной разведки. Последний вид деятельности по числу вылетов уступал «охоте», но по результативности резко превосходил ее — лишь одна из 21 сброшенной в январе торпеды пришлась на «охотников». По-видимому, это объяснялось тем, что полеты самолетов-«охотников» планировались только тогда, когда погодные условия были настолько неблагоприятными, что исключали эффективные действия воздушной разведки. По этой же причине значи-

тельное количество «охотников» даже не доходило до района поисков. Как и раньше, торпедоносцы непосредственно не взаимодействовали ни с одним родом авиации, впрочем, в условиях полярной ночи организовать крупный удар по конвою было практически невозможно, а шанс на встречу и продолжительный бой с вражеским истребителем оставался крайне мал. Краткая хроника боевых вылетов приведена в таблице.



Командир 2-й эскадрильи 24-го мтап капитан А.А. Стоянов, трагически погибший в боевом вылете 1.1.1943. (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Экипаж капитана А.А.Стоянова. Слева направо: А.А. Стоянов, штурман капитан Коровинский, стрелок сержант Ковтун, стрелок-радист старший сержант Зайцев (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Схема торпедного удара экипажей Киселева и Баштыркова по германскому конвою 14.1.1943



Капитан Баштырков Андрей Андреевич. Погиб в бою 14.1.1943, посмертно присвоено звание Героя Советского Союза

В 11.28 14 января самолет Пе-3 28-й отдельной разведэскадрильи обнаружил в районе Вардэ конвой противника в составе пяти транспортов и четырех сторожевых кораблей. Для удара по нему были выделены два торпедоносца (ведущий — капитан Киселев, ведомый — капитан Баштырков). Около 13 часов экипаж обнаружил в районе Вардэ три силуэта неопознанных судов. Условия видимости были таковы, что курс каравана был определен с ошибкой на 180 градусов. После обнаружения пара описала дугу и вышла в атаку с северного направления, где самолеты оказались бы за пределами огня береговой зенитной артиллерии. В 13.15 в строю фронта с интервалом в 500 м торпедоносцы легли на боевой курс. Ведущий сбросил торпеду по среднему транспорту с дистанции 500 м, ведомый атаковал рядом стоявший транспорт. Самолеты были обстреляны сильным огнем зенитной артиллерии с кораблей. Ведущий, сбросив торпеду, прошел со снижением между транспортами и на высоте 5—10 м ушел от конвоя. Ведомый выходил из атаки над кораблями с набором высоты (следовательно, на уменьшенной скорости), чем поставил себя в невыгодное положение и был сбит. По наблюдению ведущего экипажа, оба атакованных транспорта были потоплены.



Штурман экипажа Баштыркова сержант Гаврилов Владимир Николаевич. Погиб в бою 14.1.1943, посмертно присвоено звание Героя Советского Союза

Через 30 минут после вылета пары торпедоносцев для атаки того же конвоя был выслан один Ил-4, ведомый капитаном Грозовым. К этому моменту погода еще более ухудшилась. Не будучи обнаруженным, самолет вышел в район конвоя. Общее количество транспортов экипажу установить не удалось. Увидя прямо по курсу транспорт, летчик повел самолет в атаку. Плохая видимость дала возможность сблизиться на дистанцию

400—500 м. Последовавший вслед за сбросом торпеды взрыв на транспорте, казалось, свидетельствовал о попадании. В момент прохода над судном экипаж увидел недалеко от него эскадренный миноносец и несколько сторожевых кораблей, которые открыли по самолету огонь, но безрезультатно.

А вот донесение командира немецкого конвоя об этом бое: «После произведенного 9.1.1943 совещания, на котором капитанам всех пароходов были даны инструкции на случай вражеских над- или подводных атак, в 04.00 14.1.1943 от о. Рендэй было начато движение на запад. Конвой состоял из кораблей охранения: СКР «V 5904» в качестве лидера конвоя, сторожевиков «V 5907», «V 6110», «V 6112», пароходов: «Тукуман», «Уленхорст», «Роландсек» и танкера «Алгол». В качестве дополнительного противолодочного охранения в распоряжении имела группа ПЛО охотника «Uj 1104» с охотниками «Uj 1105» и «Uj 1108». Условия погоды и видимость были хорошими (ветер — SO 3 балла, видимость 10 миль). В точке «Красный-92» была образована двойная кильватерная линия за тралями СКР «V 5907» и «V 6110»...

В 11.17 (разница между московским и среднеевропейским зимним временем 2 часа. — прим. М.М.) в квадрате 8464 AC с «V 5904» были обнаружены два самолета, приближавшиеся к конвою на малой высоте с восточного направления. Сразу паровым свистком была объявлена воздушная тревога и передана телеграмма с оповещением о воздушной опасности, машиной корабля дан полный ход. Так как самолеты не ответили на запрос, они рассматривались как вражеские, одновременно разрешалось открытие зенитного огня. Огонь был открыт одновременно СКР «V 5904» и охотником «Uj 1104». Отчетливо наблюдались попадания в первый торпедоносец в его правый борт с одновременным появлением дыма и возгоранием. Их добился СКР «V 5904», стреляя трассирующими боеприпасами. В 11.18 применена вся зенитная артиллерия конвоя, насколько позволяло поле обстрела. В 11.18 первый торпедоносец сбросил торпеду с расстояния 700 м, намереваясь торпедировать пароход «Роландсек». После выяснения ситуации СКР «V 5904» повернул крутым переложением руля на правый борт, чтобы уклониться от торпеды, которая прошла параллельно с кораблем на траверсном расстоянии в 150 м. Затем торпедой прошла на удалении 20 м за кормой парохода «Роландсек», который также начал маневр поворота на левый борт. В 11.19 горящий самолет упал среди судов конвоя и сразу затонул ввиду сильного волнения моря.

Ясно наблюдалось, что в сбитии первого торпедоносца решающее участие приняли СКР «V 6112» с 40-мм зенитным орудием, а также охотники «Uj 1104», «Uj 1108», пароходы «Уленхорст» и «Роландсек». Охотник «Uj 1105» прошел над местом падения, но, никого не спас.

Второй торпедоносец также сбросил торпеду, которая тем не менее, вследствие большого удаления, не могла наблюдаться и затем затонула за конвоем. После падения первого торпедоносца второй круто ушел с левым разворотом, чтобы уйти от конвоя на восток.

Ввиду хорошо нацеленного зенитного огня конвоя было достигнуто попадание и в эту машину, тем не менее без наблюдения сбития. «V 5904» пытался применить 76-мм орудие Бомфорса с зенитным боеприпасами, однако после производства третьего выстрела ствол больше не мог вести огонь. Орудие вышло из строя, поскольку не имелось запасных частей.

В 11.34 была дана телеграмма SSD как добавление к сигналу о воздушной опасности. Это объяснялось тем, что во время атаки повреждений не возникло, тем не менее позднее выяснилось, что на охотнике «Uj 1108» имеются два тяжело- и один легкораненый. В 12.13 «Uj 1108» покинул конвой, чтобы сдаться раненых в Вардэ. Конвой продолжил движение дальше без остановок.

Нужно упомянуть, что на объявление тревоги было немедленно отреагировано, что и обеспечило успешную оборону. Боевая дисциплина была образцовой. Через несколько секунд

расчеты были при орудиях, чтобы противодействовать противнику действенным огнем. Атака была отражена с хладнокровным боевым азартом».

К этому нужно добавить ряд деталей, вытекающих из донесений сторожевика «V 6112» и противолодочной группы. Во-первых, корабли конвоя получили предупреждение о приближении двух двухмоторных двухкилевых самолетов еще в 10.55. По-видимому, его сделал береговой пост наблюдения Вардэ, следовательно, маневр Киселева с уходом на север только затянул атаку и дал немцам возможность подготовиться к ее отражению. Во-вторых, целью атаки Баштыркова, по-видимому, стал охотник «Uj 1108», шедший на правой раковине конвоя. Он оказался ближайшим к торпедоносцам кораблем и сразу после обнаружения повернул в сторону противника, ведя огонь из всех орудий. «Хэмпден» пролетел над охотником, обменявшись с ним большими порциями огня. Чем это обернулось для торпедоносца — известно, на охотнике же один матрос был убит пулеметным огнем, трое получили ранения. Сброшенная Баштырковым торпеда прошла всего в 2 метрах параллельно борту «Uj 1108». Целью Киселева, вероятно, являлся охотник «Uj 1105», шедший в хвосте каравана. Оценивая результаты боя, командир немецкой 11-й флотилии охотников сделал в журнале боевых действий следующую запись: «Было счастьем то, что второй самолет не атаковал «Uj 1108». — прим. М.М.) с противоположного борта, поскольку маломаневренному охотнику (бывшее рыболовное судно), вероятно, не удалось бы увернуться». Что же касается машины Громова, то ее атаке подверглись проходившие неподалеку три «раумбота», возвращавшиеся с контрольного траления.

Таким образом, действия торпедоносцев 14 января не увенчались успехом. Сомнений в этом нет, поскольку судьба всех входивших в состав каравана кораблей известна. «Роландсек» и «Тукуман» весной 1945 г. погибли при бомбардировке немецких портов союзной авиацией, «Алгол» и «Уленхорст» передали союзникам, причем последнее судно досталось СССР. Нет свидетельств и о потерях кораблей охранения. Герой боя — «Uj 1108» — погиб спустя три недели от торпеды советской подводной лодки «К-3». Совершенно очевидно, что причинами неуспеха явились слабые навыки в определении типов кораблей и элементов их движения, примитивность тактики (каждый самолет выходил в атаку на свою цель, при этом возможность осуществления противником маневра уклонения игнорировалась), малочисленность выделенных для удара сил (два самолета даже при скоординированных действиях в лучшем случае могли поразить одну цель, но не разгромить конвой), а также незнание капитаном Баштырковым способов противозенитного маневра при выходе из атаки. Последний недостаток был общим для подготовки нашей авиации, поскольку почти все усилия при обучении экипажей тратились на отработку навыков по применению оружия. Столь детальный разбор боя 14 января сделан именно потому, что в нем отразились наиболее характерные недостатки в деятельности нашей минно-торпедной авиации в 1943 г., обусловившие неудовлетворительность достигнутых результатов.

Гибель экипажа Баштыркова произвела сильное впечатление на экипаж свежесформированной части. Как уже говорилось, большинство ее летчиков не имели опыта торпедных атак, а экипажи, ранее летавшие на гидросамолетах, вообще не имели представления о том, насколько может быть опасным оборонительный огонь конвоя. Оба торпедоносца, сбитые зенитками кораблей в 1942 г., для нашей стороны пропали без вести, и наиболее вероятной причиной их гибели считались вражеские истребители. Для подавляющего большинства авиаторов вопрос об элементах торпедной атаки (реальных, а не теоретических, расписанных в довоенном «Наставлении») оставался открытым: с какого направления и каким строем следует атаковать, начиная с какой дистанции риск переходит в безрассудство, какими приемами противозенитного маневра следует пользоваться и т.д. Чтобы не допустить негативных выводов из боя 14 января, командование и политорганы не пожалели усилий в попытке представить гибель экипажа Баштыркова как исключительный по своему характеру героический поступок. 22.2.1943 капитану Баштыркову и его штурману сержанту Гаврилову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Еще раньше весь экипаж, включавший также стрелка-радиста старшину Кузьмина и воздушного стрелка краснофлотца Шпунтова, наградили недавно учрежденным ор-



Подготовка торпеды к подвеске под «Хэмпден» (фото из архива Г.Ф. Петрова)



деном Отечественной войны 1-й степени. Уже следующий день показал, что эти попытки увенчались успехом лишь частично.

15-го воздушная разведка обнаружила в море три конвоя, для атаки которых с небольшим интервалом вылетело семь торпедоносцев. Все они обнаружили цели и за исключением одного (из-за неудачного маневрирования напарника он не смог прицелиться) сбросили торпеды. По нашим данным, даже несмотря на далеко не идеальные погодные условия, сбрасывание торпед осуществлялось с дистанций 800—1000 м. Немцы оценили действия наших торпедоносцев еще более критически. С их точки зрения, дистанции сбрасывания были столь велики, что в ряде случаев зенитный огонь даже не открывался, а при атаке пары Трунова — Зайченко не наблюдался и сам сброс торпед. Сразу после сбрасывания торпедоносцы резко поворачивали на восток и выходили из видимости. Несмотря на это, пилоты утверждали, что ими потоплены четыре транспорта и сторожевой корабль. Если бы это оказалось правдой, 15 января стал бы самым результативным днем в истории североморской торпедоносной авиации.

В последующие дни погода ухудшилась настолько, что допускала посылку только отдельных «охотников». Новые боевые столкновения пришлось на конец месяца. 29 января при утреннем облете коммуникаций противника воздушная разведка обнаружила два каравана: в 10.30 в районе Вадсё курсом на север и в 11.45 в районе Гамвика курсом на юго-восток. Для атаки конвоя в Варангер-фьорде вылетела пара, ведомая капитаном Труновым. Торпедоносцы обнаружили караван и в 12.21 произвели атаку. Из-за ожесточенного зенитного огня торпеды пришлось сбросить со сравнительно большой дистанции, причем наши летчики считали, что перед ними четыре неохранных транспорта, стоящие без хода (в немецком донесении сброс торпед не отмечен вообще; говорится только о двух низко летящих самолетах, обстрелявших корабли пулеметным огнем), тем не менее, по наблюдениям ведомого старшего лейтенанта Старцева, его торпеда поразила транспорт в 10 000 т. Несмотря на большую дистанцию сброса, «Хэмпден» Трунова получил серьезные повреждения от зенитного огня. По наблюдениям ведомого, вблизи побережья Рыбачьего из правой мотогондолы внезапно выскочила стойка шасси, после чего самолет камнем упал в море. Спасшихся не было.

Более интенсивному нападению подвергся конвой, обнаруженный у Гамвика. По непонятной причине командование ВВС СФ отправило для атаки судов отдельно три пары торпедоносцев, а не одну шестерку. Возможно, это было связано с тем, что не все самолеты были готовы к немедленному старту. Вскоре мы убедились в том, что противник научился легко отбивать атаки разрозненных пар. В 14.35 пара капитана Островского перехватила караван в районе порта Берлевог. Летчиками наблюдали попадание торпеды в транспорт, якобы шед-

ший во внешней линии охранения. От ответного огня оба торпедоносца получили серьезные повреждения. Сближаясь с целью до 1000 м машина ст. лейтенанта Малигина приводнилось в 300 м от кораблей конвоя, что позволило немцам взять в плен стрелка-радиста. Капитан Островский стрелял с 2000 м, но и его «Хэмпдену» сильно досталось. С трудом он дотянул до Рыбачьего, но при вынужденной посадке торпедоносец оказался полностью разбит. Потери его экипажа, к счастью, ограничивались ранениями штурмана и стрелка-радиста. С небольшими интервалами эту же цель атаквали пары капитана Киселева и ст. лейтенанта Агафонова. Потеря эти пары не понесли, однако, вопреки донесениям летчиков, и успехов не было — весь конвой в полном составе прибыл в Киркенес. Входящие в его состав транспорт «Рейнланд» и танкер «Клэверен» после войны плавали под британским и норвежским флагами соответственно. Сторожевиком повезло меньше — «V 6112» получил несколько попаданий зенитными снарядами с транспортов, кроме того, несколько моряков получили ранения в результате разрыва ствола у 20-мм пушки Мадсена. Флагман охранения — сторожевик «V 6115» — уже 1 февраля был потоплен нашей подлодкой «М-172».

Результаты боя могли сложиться совершенно иначе, если бы самолеты вылетели одновременно и атаковали врага с разных направлений. Атакуя с одного направления, торпедоносцы попадали под сильный обстрел, вынуждавший их освобождалась от нагрузки с дистанции 3000 м (именно с такой дистанции, по немецким данным, атаквали пары Киселева и Агафонова), в противном случае следовало сбитие. Интересно отметить, что в тот же день атакой девятки британских «Хэмпденов» у берегов Южной Норвегии был потоплен норвежский сухогруз «Кальднес» (3549 брт). По немецким данным, англичане атаквали несколькими группами методом «клещи» и добились трех торпедных попаданий в судно. Находившемуся в охранении сторожевику «V 5301» не удалось сбить ни одного самолета, поскольку его зенитный огонь был разделен между несколькими целями, левевшими с различных направлений.

Вернемся к нашим торпедоносцам, для которых конец января стал временем наивысшей активности. Весьма экзотический случай произошел 30-го числа. На этот раз разведывательный Пе-3 обнаружил западнее Вардё два неохранных транспорта, следовавших в южном направлении. На перехват вылетели Ил-4 ст. лейтенанта Балашова и капитана Глушкова. В 12.40 в районе мыса Киббергнес они настигли суда. Пользуясь тем, что противник не вел зенитного огня, торпедоносцы сблизились с целью до 400 м (а возможно, и ближе), однако при этом упустили из внимания то, что на такой дистанции ударники торпед могут не успеть прийти в боевое положение. Взрывы после сброса снарядов не последовало, зато при выходе из атаки «ильюшин» капитана Глушкова не успел набрать высоту и срезал плоскостью мачту атакованного судна. Застывший в крыле обломок был извлечен на аэродроме, а ныне хранится в Центральном военно-морском музее. На самом деле атаке подвергся норвежский пароход «Бро» (781 брт), получивший лишь легкие повреждения от пулеметного обстрела. Если бы нашим самолетам противостоял вооруженный противник, то Глушков скорее всего повторил бы судьбу Баштыркова.

В последний день января был потерян еще один «Хэмпден». Тогда для атаки конвоя противника вылетели четыре пары торпедоносцев. Выйти в атаку удалось только одной машине, однако из-за наступавшей темноты противник сброс торпед не зафиксировал. Один из «Хэмпденов» по непонятной причине упал в воду в районе Сюльте-фьорда. По мнению напарника, это произошло из-за отказа моторов, но немецкая береговая зенитная батарея записала «самолет типа Пе-3» на свой счет. В общем, несмотря на множество атак и 21 сброшенную торпеду, в январе нашим торпедоносцам так и не удалось добиться успеха.

В феврале самолеты 24-го мтап произвели больше вылетов по данным разведки, чем в январе. Посылка самолетов на «свободную охоту» заметно сократилась, а состав ударных



Экипаж капитана Трунова, погибший в бою с конвоем 29.1.1943. Слева направо: капитан С.И. Трунов, штурман старший сержант Е.Л. Черных, стрелки — сержант А.Д. Хамнин и младший сержант Г.Д. Гартованный

групп вырос в отдельных случаях до 4—5 торпедоносцев. Взаимодействие с другими родами ударной авиации по-прежнему отсутствовало. Командование использовало пикирующие бомбардировщики и штурмовики в качестве альтернативы торпедоносцам для нанесения повторных ударов по обнаруженным конвоям или группам боевых кораблей. Шагом вперед стала организация взаимодействия с истребителями, что было весьма актуально с увеличением продолжительности светлого времени суток. Для этого в начале февраля командиру 5-й минно-торпедной авиационной бригады был передан в оперативное подчинение 95-й авиационный полк, вооруженный самолетами Пе-3. Дальним истребителям ставилась задача прикрывать торпедоносцы в воздухе, а при отсутствии самолетов противника — предвзвешивать атаку торпедоносцев штурмовкой кораблей охранения. Всего в феврале торпедоносцы вылетали 16 раз, в 11 случаях их сопровождали самолеты Пе-3, которые произвели для этой цели 39 самолетов-вылетов.

Первые же удары вскрыли существенные недостатки организации взаимодействия. При совместном следовании по маршруту из-за разности скоростей самолеты Пе-3 отрывались от торпедоносцев и не выполняли своих задач. Так, 5 февраля при атаке конвоя быстроходных десантных барж и легких плавбатарей торпедоносцы и истребители потеряли друг друга из вида и атаковали раздельно. Торпедоносцы безрезультатно сбросили свои снаряды с большой дистанции из-за сильного зенитного огня, а истребители смогли прорваться к баржам, но нанесли им лишь незначительные повреждения пулеметным огнем и осколками «эрзсов».

При раздельном же следовании значительно усложнялась организация взаимодействия. Возможность ошибок по времени с прибытием в район нахождения цели, особенно при полетах на значительное расстояние, могла свести на нет всю идею взаимодействия. Так и произошло 12 февраля. В этот день в 14.57 три торпедоносца вылетели на удар по конвою. Обеспечивавшие их четыре самолета Пе-3 должны были по расчету времени взлететь в 15.05, но задержались на 30 минут. Торпедоносцы обнаружили корабли противника в районе Бос-фьорда и из-за сильного противодействия зенитной артиллерии от атаки отказались. Самолеты Пе-3 с торпедоносцами в воздухе не встретились, самостоятельно вышли на цель, но атаку не произвели. В конце концов вопрос взаимодействия был решен следующим образом: самолеты Пе-3 взлетают последними и следуют к цели на видимости торпедоносцев, галсируя для погашения избытка скорости. Перед выходом на цель им следовало занять место впереди в общем боевом порядке и действовать согласно плану. Февраль не позволил в полном объеме проверить теорию практикой — в этом месяце под удары попадали только одиночные суда или небольшие конвои, не имевшие истребительного прикрытия. И все же успехов добиться не удалось. Подводя итог февралю, следует отметить, что в этом месяце состоялась единственная за весь 1943 г. минная постановка (две мины АМГ-1 в Петсамон-вуоно в ночь на 20 февраля) и первый из двух в течение года случаев применения высотных авиаторпед. Вечером 21 февраля три Ил-4 попытались атаковать при помощи данного вида боеприпасов суда в Бёк-фьорде, но смогли обнаружить лишь силуэт корабля, на который два торпедоносца и сбросили свой груз. Третий отстал от группы и вернулся на аэродром.

В марте торпедоносцы произвели 10 групповых вылетов, причем в восьми случаях они сопровождались Пе-3 (27 самолетов-вылетов). При совместных вылетах торпедоносцы и самолеты Пе-3 действовали более согласованно, однако все еще имелись крупные недостатки различного характера. Кроме того, нередкими оказывались случаи, когда, даже несмотря на наличие предварительных разведданных, самолеты не обнаруживали цель либо возвращались из-за ухудшившихся погодных условий.

10 марта три Ил-4 в сопровождении трех Пе-3 вылетели на удар по транспортам (конвой из Киркенеса на запад: пять

транспортов, два танкера, три сторожевика, по паре больших и малых тральщиков). На маршруте ведущий Пе-3 повел группу с набором высоты и потерял торпедоносцы из виду. На цель самолеты Пе-3 вышли первыми. Прибывшие «ильюшины», приняв Пе-3 за истребители противника, от атаки отказались и повернули курсом на аэродром, чем немало озадачили немецких моряков, наблюдавших все эти странные эволюции со стороны. Сброшенные летчиками «петляковых» шесть ФАБ-100 легли мимо цели.

16 марта в районе Лаксе-фьорда воздушная разведка обнаружила большой конвой противника, шедший на восток в составе шести транспортов, семи сторожевых кораблей и четырех сторожевых катеров. Суда были замечены еще в 08.47, но сведения о них поступили в штаб 5-й бабр только в 10.25. На подготовку к удару потребовалось два часа. В этот день в полку было пять исправных торпедоносцев, которые и выделили для удара: для их сопровождения направлялось шесть Пе-3. Группу впервые возглавил сам командир полка подполковник Ведмеденко. В 12.30 самолеты вылетели на задание. На маршруте в районе мыса Маккау в 14.42 был обнаружен другой конвой в составе четырех транспортов и трех сторожевых кораблей (на самом деле отряд плавбатарей и БДБ десантной флотилии). Подполковник Ведмеденко решил атаковать его и передал об этом по радио. Самолеты Пе-3, шедшие впереди, уже миновали конвой и в совместной атаке принять участие не смогли. Для ведомых решение ведущего было неожиданным, тем более что оно было принято в самый последний момент. Ст. лейтенант Шкаруба от атаки отказался, справедливо считая, что перед ним не транспорты, а баржи с осадкой меньшей, чем установка глубины хода торпеды. Перестроив самолеты в строй фронта, подполковник Ведмеденко повел группу в атаку. Торпеды были сброшены почти одновременно всеми экипажами с большой дистанции. Ни одна из них не попала, хотя по вполне понятным причинам впоследствии в донесении утверждалось, что командир полка поразил цель. Все три принимавших участие в атаке «ильюшина» получили повреждения от зенитного огня. Но главные неприятности ожидали группу при возвращении. Погода резко ухудшилась, а над Кольским заливом торпедоносцы попали в снежный заряд и рассеялись. Оба «Хэмпдена», пять Пе-3 и Ил-4 Ведмеденко произвели посадку на аэродроме острова Кильдин. В конце пробега командирская машина попала в глубокий снег, скапотировала и легла кабиной вниз. Самолет почти не пострадал, но повисший на ремнях вниз головой комполка получил кровоизлияние в мозг и, не приходя в сознание, умер. После этой катастрофы полк временно возглавил помощник командира по летной подготовке майор Ф.Г. Шпилов, которого в середине следующего месяца сменил постоянный командир — майор Ф.В. Костькин. Филипп Васильевич являлся достаточно опытным летчиком, воевал с первого дня войны и с ноября 41-го служил на должности помощника командира 5-го гмтап ВВС ЧФ. Единственным его недостатком являлось то, что, подобно своему предшественнику, он не имел личного опыта торпедных атак и, следовательно, не мог грамотно руководить группой и обучать подчиненный личный состав.

Конец марта ознаменовался двухдневным воздушно-морским сражением с двумя вражескими конвоями. Интересно отметить, что, несмотря на отсутствие координации и планирования, подобного тому, которое осуществлялось в 1944 г. в период проведения операций «РВ», в 1943 г. удары по вражес-



Командир 24-го мтап с марта 1943 г. майор Ф.В. Костькин. Погиб в бою 20.9.1943

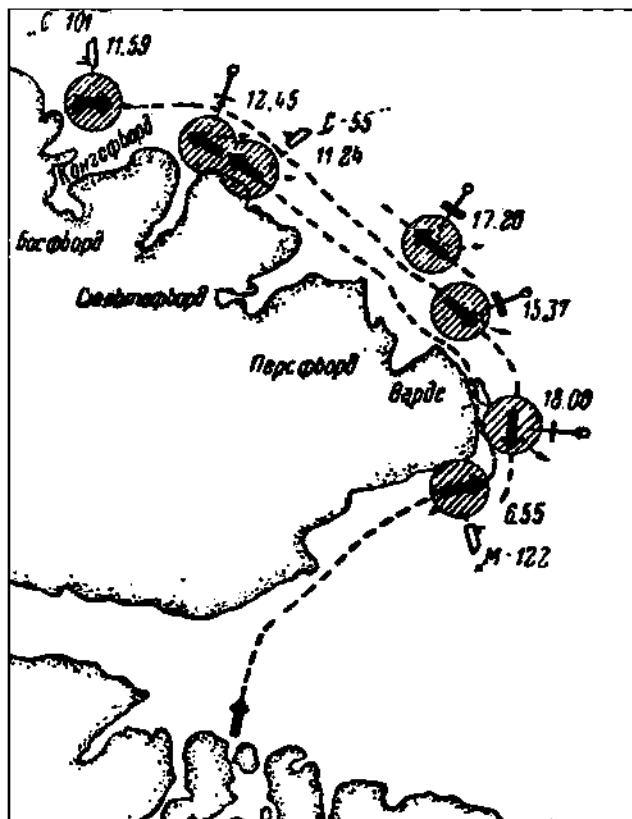


Схема ударов ВВС и подводных лодок СФ по двум немецким конвоям 29.3.1943

ким караваном зачастую были не менее интенсивными, однако, несмотря на это, не имели выдающихся результатов.

Вечером 27 марта германское командование отправило в Киркенес очередную крупную конвой, включавший восемь транспортов и танкер. В их охране находилось восемь сторожевых кораблей. Такое сосредоточение судов и боевых кораблей в одном караване стало ответной реакцией именно на возрастание активности нашей авиации, отмеченное противником в конце января 43-го.

Первый контакт с неприятелем состоялся утром 28 марта в устье Порсангер-фьорда, где немецкие корабли были атакованы советской подводной лодкой. Залп был обнаружен по выскочившей на поверхность торпедой, благодаря чему все суда успели уклониться, а сама лодка подверглась контратаке. По всей вероятности, авторство атаки принадлежало подводному крейсеру «К-3», который спустя три дня не отозвался на приказ вернуться в базу и до сих пор числится пропавшим без вести. С учетом этого о самом факте торпедной атаки можно говорить только предположительно. Следующими в игру вступили торпедоносцы. В 11.26 для удара вылетели два «Хэмдена» и два «ильюшина» в сопровождении четырех Пе-3. Погода им благоприятствовала — в районе цели стояла низкая облачность, дымка, видимость 3—4 км. Низкие облака скрыли часть каравана — с наших самолетов заметили лишь пять транспортов и три сторожевых корабля. Над ними летали два самолета Не-115. Торпедоносцы прошли западнее конвоя и, развернувшись курсом 166 градусов, пошли в атаку. На боевом курсе их обстреляла зенитная артиллерия. При выходе в атаку торпедоносцев два самолета Пе-3, зайдя со стороны берега, обстреляли сторожевики. Два других Пе-3 зашли с противоположной стороны и обстреляли транспорты в момент выхода торпедоносцев из атаки. Торпедоносцы сбрасывали торпеды

с дистанции 600—800 м, на курсовых углах целей около 100°. Согласно нашему донесению, в два транспорта попало по одной торпедой, в третий — две. Немецкое описание боя не подтверждает этого. По-видимому, транспорты легко уклонились от торпеды, выпущенных почти в корму. Реактивные снаряды Пе-3 (по немецкому донесению — бомбы) взорвались в 200 м от парохода «Адольф Биндер», не причинив ему повреждений. К счастью, наша сторона потерь тоже не понесла, хотя сторожевик «V 5901» серьезно повредил своим огнем машину коммаса Поповича. Прикрывавший переход конвоя Ju-88 устремился в атаку на поврежденный торпедоносца, но сосредоточенный оборонительный огонь ведомых заставил вражеский самолет ретироваться. Первый воздушный бой наших торпедоносцев над конвоем противника завершился вполне успешно. Попытка атаковать караван повторно успехом не увенчалась — взлетевшим в 15.50 четырем Ил-4 не удалось обнаружить противника, поскольку немецкое командование, не желая испытывать судьбу, приказало судам укрыться в Тана-фьорде.

Утром караван продолжил движение (немцы усилили его охранение пятью тральщиками), и уже в 11.46 в районе Консфорда его обнаружила подводная лодка «С-101». Командиру лодки П. Егорову посчастливилось оказаться между конвоем и берегом и атаковать противника с направления, откуда он меньше всего ожидал нападения. Немцы заметили торпедный залп, но грузный фуражом пароход «Аякс» (2297 брт) не успел отвернуть и получил попадание торпеды в корму. Спустя 10 минут он затонул, а караван продолжил движение на восток.

Вскоре конвой обнаружила воздушная разведка. Поскольку к этому времени боеготовых торпедоносцев в распоряжении командования не оказалось (они в это время действовали по другой цели, о чем речь ниже), командование послало на перехват девятку Пе-2 29-го бомбардировочного полка. Самолеты (один бомбардировщик вернулся из-за неисправности) настигли суда в районе Перс-фьорда. К несчастью, наши машины действовали без истребительного прикрытия, а противник уже успел подтянуть к конвою пару Bf-110. Те расстроили порядок атакующих, вследствие чего только трем «пешкам» удалось сбросить свой бомбовый груз на транспорт «Итаури». Попаданий не было. В завязавшемся воздушном бою немцы потеряли дальний разведчик Ju-88, использовавшийся в качестве истребителя сопровождения, а мы — два Пе-2. Третьему пришлось совершить вынужденную посадку на Рыбачьем.

Тем временем наши лодки и самолеты интенсивно атаковали другой караван. Его выход из Киркенеса в начале суток зафиксировала агентурная разведка, благодаря чему удалось оповестить лодки на позициях и нацелить авиацию. Немецкое соединение насчитывало всего один транспорт и танкер, которые прикрывались необычайно сильным охранением — двумя тральщиками и тремя охотниками за подлодками. Первой в 06.55 атаковала подводная лодка «М-122», но противник своевременно заметил пуск торпед. Такой же результат имела атака «С-55» в районе Бос-фьорда. Вдогонку уходящему на запад каравану командование ВВС СФ подняло в воздух тройку торпедоносцев и четыре Пе-3. Они настигли суда в 12.43, но, к несчастью, на их пути оказалась тройка охотников, отделившаяся от каравана для преследования «С-55». Охотники открыли сильный оборонительный огонь, воспрепятствовавший выходу на дистанцию залпа. Все торпеды прошли мимо цели. Некоторым утешением являлось сбитие нашим Пе-3 еще одного Ju-88, приданного конвою в качестве истребительного эскорта.

После приземления торпедоносцы сразу же начали готовить к повторному вылету, но уже с другими экипажами. Целью являлся конвой сторожевика «V 6109», отразивший атаку Пе-2 и вошедший в Варангер-фьорд. В донесении командира конвоя лейтенанта Ниманна последовавшее нападение наших торпедоносцев описывалось следующим образом:

«В 16.58 (разница между московским и средневропейским летним временем один час. — прим. М.М.) у Кибергнеса сторожевой корабль, охранявший хвост конвоя с левой стороны,

объявил воздушную тревогу. Мы заметили с северо-востока три низко летящих вражеских самолета. Истребительное прикрытие из двух Bf-110 незадолго перед этим покинуло конвой. Ju-88 находился впереди по правому борту. Опознанные как «Хэмпден», торпедоносцы были обстреляны кораблями из всех видов оружия и сбросили свои торпеды на большом удалении. Сторожевик «V 5901» заметил два торпедных следа и указал на них белой ракетой. Пароходы положили руль на правый борт. Конвой никаких следов торпед не заметил и в 17.10 продолжил свое движение в Киркенес». По нашему же донесению, «на одном из атакованных транспортов в 12 000—13 000 т произошел взрыв большой силы».

Таким образом, двухдневное сражение, в котором с нашей стороны приняло участие четыре подводные лодки и несколько десятков самолетов, завершилось потоплением всего одного немецкого парохода. Впрочем, противник извлек необходимые уроки даже из этих, казалось бы, удачных для него боев и всерьез занялся усилением защиты конвоев. С апреля эскадрилья 13(Z)/JG5, привлекавшаяся в начале года к налетам на объекты Кировской железной дороги и на аэродром Мурманши, практически полностью переключилась на сопровождение конвоев. Состав высланных для прикрытия групп постепенно увеличился с пары до звена. Так, если для сопровождения каравана, подвергнувшегося нашему нападению 25 апреля, Bf-110 и Ju-88 сделали 13 самолето-вылетов, то для защиты каравана 1 мая уже 26. Улучшилось у немцев и боевое управление. Важным нововведением противника стало прикрепление к каждому конвою офицера наведения истребителей. Этот офицер Люфтваффе имел при себе радиостанцию, по которой можно было выходить в эфир по радиосети истребительной авиации, но главное, он имел при себе карту с сеткой квадратов, принятой в Люфтваффе, что позволяло ему оперативно получать, оценивать и доводить до сведения командира конвоя информацию, полученную от береговых постов наблюдения, подразделений радиоразведки, радиолокационных станций и самолетов. Если раньше пары истребителей придавались конвоям только в дни с хорошими погодными условиями, а их усиление производилось по тревоге после обнаружения наших самолетов береговыми постами, то теперь на основе данных радиопеленгования наших самолетов-разведчиков в немецких штабах сразу могли делать вывод относительно обнаружения того или иного конвоя и своевременно производить усиление его воздушного эскорта. Нередко, предчувствуя нападение, немецкое командование приказывало конвою укрыться на какой-либо якорной стоянке, недостатка в которых вдоль норвежского побережья не ощущалось. В результате наша ударная группа, прибыв в расчетную точку, никого не обнаруживала и возвращалась на базу. Если в январе атаками завершались две трети вылетов, произведенных по данным разведчиков, то в марте — апреле — не более трети.

Предпринятые противником контрмеры принесли первые плоды уже в бою 10 апреля. В 09.00 этих суток в районе мыса Нордкап был обнаружен крупный конвой, двигавшийся на восток. Над ним находилось четыре Bf-110. В 15.35 для удара по нему вылетели три Ил-4 и два «Хэмпдена» (ведущий — капитан Громов) в сопровождении шести Пе-3 (майор Осокин). Конвой был обнаружен в районе Тана-Фьорда. Ведущий торпедоносцев подал по радио команду «Атака!» и повел группу на сближение с целью. На сближении он обнаружил, что самолеты Пе-3 не выходят вперед, как положено, поэтому торпедоносцы отвернули от цели и ушли в сторону от конвоя на 25—30 км. Через 10 минут ведущий торпедоносцев вторично передал по радио: «Иду в атаку, выходите вперед, свяжите самолеты противника!» — и снова повел группу на сближение с целью. Однако самолеты Пе-3 продолжали следовать за торпедоносцами на удалении 2—3 км. На подходе к конвою торпедоносцы были атакованы четырьмя вражескими истребителями. Ведущему ничего не оставалось, как приказать сбросить торпеды и лечь на обратный курс. Тем временем «Мессершмитты»

Капитан В.У. Глушков, погибший в бою 10.4.1943



яростно атаковали наши машины. Вскоре упал в море «Хэмпден» ст. сержанта Ватагина, но остальным машинам удалось сохранить строй и отбиться от преследователей. Один из Bf-110 получил серьезные повреждения от оборонительного огня стрелков-радиостов и совершил вынужденную посадку в районе Берлевога. Его пилот получил легкое ранение. К сожалению, всего 10 миль не дотянув до Рыбачьего, сел на воду тяжело поврежденный Ил-4 капитана Глушкова. Высланные на поиски МБР и торпедные катера никого не обнаружили...

Осудив действия Осокина, командование BBC СФ все же сделало вывод, что дальний истребитель Пе-3 мало подходит для воздушного боя даже с двухмоторными истребителями противника. В дальнейшем самолеты этого типа стали все реже принимать участие в сопровождении торпедоносцев. С июня Пе-3 привлекались только для разведки, фотографирования результатов ударов и в качестве дымзавесчиков. Сопровождение торпедоносцев стало осуществляться одномоторными истребителями, снабженными подвесными бензобаками. 16 апреля впервые вылетевшая группа торпедоносцев прикрывалась истребителями «Аэрокобра». Еще в марте несколько самолетов этого типа было передано в 255-й истребительный авиаполк 5-й бомбардировочной бригады именно для сопровождения ударных машин.

При совместных вылетах, как правило, использовался следующий порядок: первыми производили вылет торпедоносцы, за ними Пе-3 и последними взлетали «Аэрокобры». К цели все группы следовали в общем порядке: торпедоносцы на высоте 25—30 м в строю пеленга или клина, Пе-3 попарно справа и слева от них на высоте 50—100 м, одномоторные истребители на высоте 200—300 м и сзади на дистанции 200—400 м. По сигналу ведущего торпедоносцев «Атака!» истребители ударной группы выходили вперед и вступали в бой с самолетами противника. В отдельных случаях «пешки» делились на две группы: одна группа штурмовала корабли охранения, а другая вела борьбу с истребителями противника. К сожалению, малое число «кобр» в 255-м полку (на 1 апреля всего шесть), отсутствие запасных частей к ним и недостаточно грамотная эксплуатация не всегда давали возможность прикрыть торпедоносцы одномоторными истребителями. Кроме того, в целом ряде случаев командование посылало торпедоносцы для атаки целей, находившихся за пределами радиуса их действия. Всего во II квартале 1943 г. торпедоносцами было произведено 23 групповых вылета (кроме того, еще шесть парных вылетов в июне на «свободную охоту»). В 12 случаях торпедоносцев сопровождали Пе-3, в 17 — «Аэрокобры». Самолеты Пе-3 произвели на сопровождение 58 самолето-вылетов, P-39 — 97.

Очередной крупный бой с конвоем состоялся 25 апреля. В 10.55 тех суток пять торпедоносцев в сопровождении шести Пе-3 вылетели с задачей нанести торпедный удар по конвою, обнаруженному в районе Гамвика. Торпедоносцы вел капитан Киселев, Пе-3 — капитан Сыроватко. В 11.50 группа по радио была перенацелена на другой конвой в район Конгс-Фьорда. Примерно в это же время его атаковала наша подлодка «С-101», но успеха не добилась. Конвой, состоявший, в соответствии с нашей «версией» боя, из двух групп (в первой — три транспорта, двенадцать кораблей охранения, во второй — транспорт, два корабля охранения), был обнаружен в 12.56. Над ним находилась пара Bf-110 и один He-115 (реально — летающая лодка BV-138). По сигналу капитана Киселева Пе-3 вышли к конвою на максимальной скорости и атаковали истре-

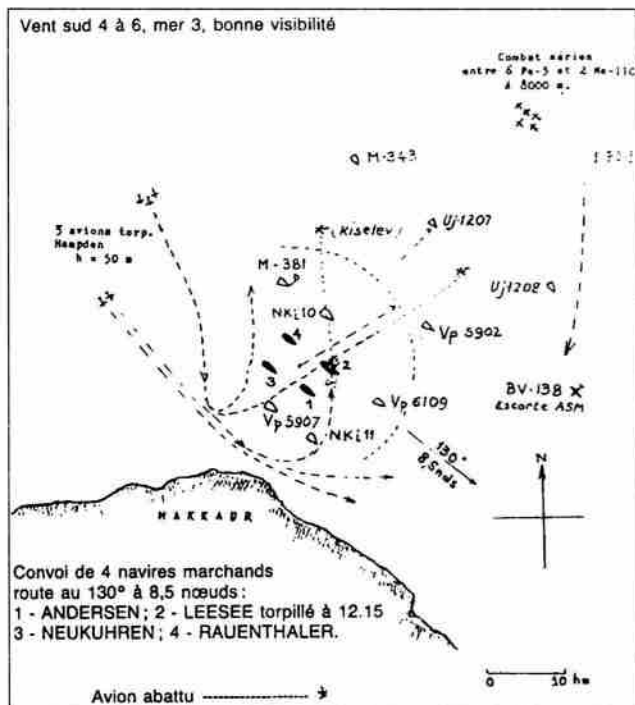
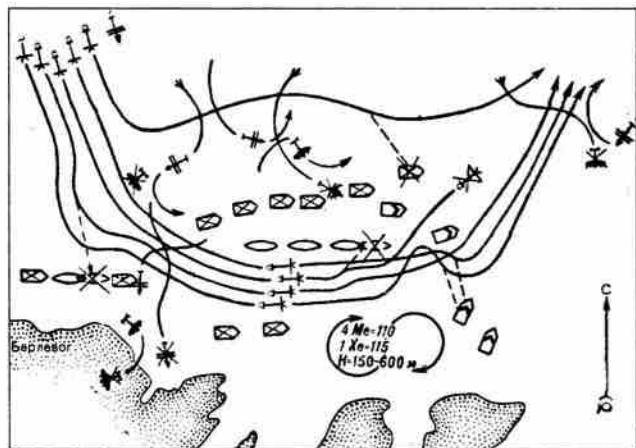


Схема атаки на немецкий конвой 25.4.1943: советская (вверху) и составленная на основе германских документов (внизу) (из книги Huan C. La marine soviétique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991)



ребители противника. Торпедоносцы вышли в атаку со стороны моря, вначале на меньшую группу кораблей противника, но потом ведущий изменил решение и повел самолеты между берегом и конвоем с расчетом атаковать транспорты более многочисленной группы со стороны суши. Этот маневр оказался понятен не всем. Старшина Мартыанов по собственному усмотрению сбросил торпеду по транспорту, на который вначале заходили все самолеты. Ст. сержант Гуторов тоже не пошел за ведущим, предпочтя атаковать сторожевой корабль. Три неразрывившихся торпедоносца атаковали: Киселев — транспорт, а два ведомых (ст. лейтенант Зайченко и мл. лейтенант Макридин) — тральщик. Ошибка ведущего заключалась в том, что, приняв правильное решение, он совершил маневр на виду у кораблей и береговых батарей, подвергаясь с них интенсивному обстрелу. Тем не менее в результате несоор-



Германский транспорт «Леезее», потопленный торпедоносцами ВВС СФ 25.4.1943

динированности действий летчиков ударной группы кораблям охранения конвоя пришлось разделить свой огонь, что заметно уменьшило его эффективность. Зенитчики не смогли помешать нашим авиаторам прорваться на минимальную дистанцию. Пароход «Леезее» (2624 брт; вез 3622 т угля для 19-го горно-стрелкового корпуса немцев в Петсамо*) оказался прямо перед торпедоносцем Киселева, который сбросил свой снаряд с дистанции всего 300 м. Судно, шедшее в Киркенес с грузом угля, получило попадание торпеды и спустя 6 минут затонуло. Три немецких моряка погибли. К сожалению, Киселеву было не суждено отпраздновать победу — при выходе из атаки его «Хэмпден» был буквально изрешечен огнем внешней линии охранения и упал в море. Весь его экипаж погиб. Капитану Киселеву и его штурману ст. лейтенанту Покало посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Оставшиеся торпедоносцы со снижением до 10–15 м разошлись в разные стороны. Истребители противника, несмотря на численное меньшинство, попытались преследовать их. В критическую минуту Пе-3 капитана Сыроватко и ст. лейтенанта Коллонтая буквально заслонили своими «телами» атакуемые машины. В результате оба Пе-3 были безнаказанно сбиты противником. Всего, чего смогли добиться Пе-3 прикрывая, так это легкого повреждения в начале боя летающей лодки BV-138, один член экипажа которой получил ранения.

Немецкое донесение о бое содержит целый ряд любопытных моментов об организации перехода:

«В 17.00 24.4.43 в Репе-Фьорде на ТЩ «М 381» (лидер охранения. — прим. М.М.) состоялось совещание конвоя. Присутствовали все капитаны и командиры кораблей охранения. Обсуждались все подробности действий на переходе и при вражеском воздействии. Каждый пароход получил свой тактический номер и позывной. Капитаны получили свои конвойные предписания с приложенными директивами F.d.K. (командующий соединениями охраны побережья. — прим. М.М.) Эскортным кораблям для более эффективных действий были установлены места в ордере на расстоянии 1000 м от судов. Неясностей у капитанов и командиров при опросах не было. В 19.00 была произведена настройка радиостанций УКВ кораблей охранения. «М 381» вместе с СКР «V 5902» произвел радионастройку на волне истребителей.

Конвой покинул Репе-Фьорд для перехода в Киркенес в 01.00 25.4.43... Погода: южный ветер, сила 4 балла, временами до 6–7, волнение 3 балла, ясно, хорошая видимость, почти безоблачно...

В 12.00, по левому борту конвоя в квадрате AC 8421 на удалении приблизительно 8000 м были увидены восемь самолетов, которые были опознаны как «Пе 2». Была объявлена воздушная тревога, и «М 381» открыл огонь из тяжелого зенитного орудия с дистанции 7000 м, к нему вскоре присоединились остальные корабли с тяжелыми зенитками. Оповещение о самолетах не производилось, так как уже было услышано сооб-

* В журнале боевых действий Адмирала Норвегии отмечалось, что при среднем месячном потреблении угля в Петсамо в 200 т потерянного на «Леезее» груза хватило бы на 18 месяцев.

Командир 3-й эскадрильи 24-го мтап капитан Киселев Василий Николаевич и штурман эскадрильи старший лейтенант Покало Михаил Федорович. Погибли в бою 25.4.1943, посмертно удостоены звания Героя Советского Союза



шение о самолетах, данное «М 343». Несколько секунд позднее с левого борта показались низко летящие самолеты. Сначала были обнаружены четыре машины. Как выяснилось позднее, их было пять. Самолеты обошли конвой сзади на расстоянии примерно 3000 м и атаковали конвой с правого борта, со стороны берега, несмотря на обстрел из всего бортового оружия судов и кораблей охранения. Наблюдались четыре сброса торпед с расстояния 300 м и высоты 50 м, которыми в 12.02 был поражен пароход «Леезее» — с правого борта в корму, что привело к его затоплению. Самолеты выходили из атаки отворотом и пролетом над конвоем. В 12.03 «М 381» сбил «Хэмпден». Эта машина получила от 20-мм и 37-мм зениток попадания в левую плоскость, которая загорелась и уже в воздухе отломилась. Самолет, развернувшись влево, упал в море и скоро затонул. Второй «Хэмпден» оказался в зоне эффективного огня СКР «V 5902» и упал горящим. В месте падения был обнаружен желтый спасательный плот без экипажа. На некотором удалении был виден грибообразный дымовой столб, который предположительно был оставлен третьим сбитым самолетом. По высказываниям командиров кораблей охранения, у машины обстрелом был подожжен правый мотор. Командир «М 343» по радио доложил о сбросе торпед на группу ПЛО.

Увиденные сначала восемь «Пе 2» во время атаки «Хэмпденов» наблюдались на средней высоте ведущими воздушный бой с двумя Bf-110. На большом удалении были замечены два места падения с дымообразованием. Здесь речь может идти о сбитиях, принадлежащих обоим истребителям. «Пе 2» в непосредственной атаке на конвой не участвовали. Вражеские самолеты летели отдельно и ушли вместе в северо-восточном направлении. Около 12.20 воздушная тревога закончилась. В 12.08 пароход «Леезее» затонул в точке 70°44 N/30°08 O в месте с глубиной 50 м».

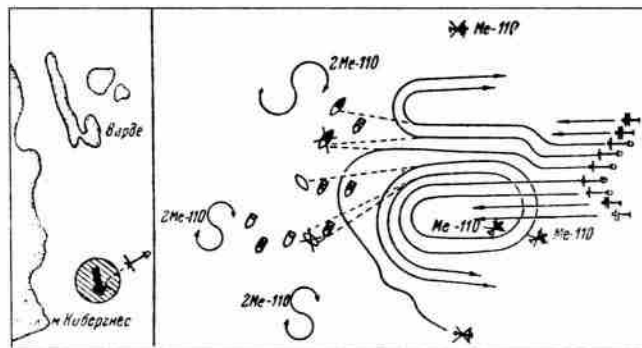


Схема удара торпедоносцев по немецкому конвою 1.5.1943

Стрелок-радист экипажа старшего лейтенанта В.П. Балашова старший сержант Бадюк Михаил Михайлович. Удостоен звания Героя Советского Союза 22.2.1944



Командир 22-й флотилии тральщиков в своих выводах записал:

«3.) Из донесения не ясно, пробовали ли пароходы, особенно «Леезее» маневрировать поворотом или нет. Я тем не менее допускаю, что управление судами осуществлялось, но в начале атаки (конвой был охвачен с фланга и после этого подвергся налету пяти самолетов строем фронта) ее направление было установлено слишком поздно».

Еще один крупный бой с конвоем и прикрывавшими его истребителями состоялся вечером 1 мая. На этот раз уже вошедший в Варангер-фьорд караван атаковали два Ил-4 и три «Хэмпдена» (ведущий — ст. лейтенант Балашов) под прикрытием пяти Пе-3 и четырех Р-39. Истребителям удалось сковать боем воздушное сопровождение конвоя, причем ведущий группы «кобр» капитан И. Северюков доложил о сбитии одного Bf-110, которое не подтвердилось. И все же присутствие «Мессершмиттов» оказало сковывающее воздействие на пилотов торпедоносцев. Хотя летчики «наблюдали» потопление двух транспортов и предположительно еще одного танкера, противнику удалось без труда уклониться от торпед, сброшенных с дистанции не менее 1500 м. После атаки строй торпедоносцев распался, и вражеским истребителям все-таки удалось прорваться к ним. Огнем стрелка-радиста одной из машин «Мессершмитт» был сбит и упал в море вместе с экипажем. На кораблях все потери были понесены в результате преждевременного взрыва снаряда 20-мм пушки на тральщике «М 321» — получили ранения четверо матросов, один из которых вскоре скончался. Объединенными усилиями немецких истребителей и зенитчиков был подбит «Хэмпден» ст. лейтенанта Зайченко, приводнившийся вблизи от конвоя. Всех их подобрала немецкая летающая лодка Do-24. Необходимо добавить, что мы в этот день понесли еще одну «потерю». Дело в том, что не входивший в состав дежурного звена капитан Громов решил внести «посильный вклад в борьбу с врагом», самовольно вылетев на разведку погоды на Р-5. Взлет прошел неудачно (не стоит забывать, что все это происходило в день пролетарского праздника), самолет задел за телеграфные провода и при посадке был разбит. 4 мая Громов повел ударную группу на



Ветераны 24-го мтап. Слева направо: старший лейтенант В.П. Балашов, капитан Б.С. Громов, капитан Ю.П. Кочелавский, капитан Г.Д. Попович, май 1943 г.



Пилотский состав 1-й эскадрильи 24-го мтап. Первый ряд (слева направо): старший лейтенант К.Ф. Шкаруба, командир эскадрильи капитан Г.Д. Попович, старший лейтенант В.П. Балашов, капитан Б.С. Громов; второй ряд: старший лейтенант В.Н. Евдокимов, капитан Ю.В. Мясняев, старший лейтенант С.К. Ильин, лейтенант И.И. Дубинец, май 1943 г.

перехват другого конвоя, но на его самолете возникли неполадки, после чего весь наш отряд лег на обратный курс. Удар оказался сорван. При посадке военное счастье в третий раз изменило летчику — его машина врезалась в стоявший на аэродроме Пе-2, после чего оба самолета попали в средний ремонт. После всех этих событий состоялся суд, завершившийся направлением последнего члена «балтийской тройки» в штрафную роту на Рыбачий. Осенью судимость с Громова сняли и отправили продолжать службу на Черноморский флот. К сожалению, новый 1944 г. Борису Громову встретить было не суждено — он погиб в авиакатастрофе.

6 мая немецкое командование, обеспокоенное активизацией действий советской ударной авиации, нанесло по Ваенге воздушный удар. Повреждения получили один «ильюшин», Пе-2 и два Пе-3. Поскольку аэродром был гораздо лучше прикрыт зенитной артиллерией, чем летом предыдущего года, немецкие самолеты не рискнули опуститься ниже 6500 м, что и объяснило столь малые результаты бомбометания.

Несмотря на ряд очевидных недостатков, наше командование в целом оценивало деятельность торпедоносцев как весьма успешную, а их потери — как умеренные. 7 мая воздушная разведка обнаружила германское госпитальное судно «Фазан», шедшее в Киркенес в сопровождении двух тральщиков и трех охотников. В 05.30 торпедоносцы вылетели на задание в сопровождении истребителей. Ведущий майор Ф. Шипилов лег



Помощник командира 24-го мтап майор Ф.Г. Шипилов на крыле своего «Хэмпдена», 5.5.1943 (фото из архива Ю.В. Рыбина)

на маршрут, не собрав группы. Из-за плохой подготовки радиста связь ведущего с ведомыми не была установлена, в результате чего группа не смогла собраться и в процессе полета. Вскоре все самолеты самостоятельно вернулись на базу.

После вмешательства со стороны штаба ВВС СФ в 17.55 ударная группа взлетела повторно, на этот раз возглавляемая ст. лейтенантом Балашовым. Группу из четырех торпедоносцев сопровождали шесть Пе-3 и три «кобры». При атаке конвоя, который прикрывался двумя Вф-110, наши истребители вышли вперед и атаковали «Мессершмитты». В завязавшемся воздушном бою обе стороны неоднократно атаковали друг друга и доложили о нескольких воздушных победах, ни одна из которых не подтвердилась. Главным явилось то, что торпедоносцам удалось прорваться к конвою. Оба «ильюшина» сбросили торпеды по транспорту, а «Хэмпден» ст. сержанта Макридина — по тральщику. Четвертый торпедоносец, пилотируемый ст. сержантом Гуторовым, был подбит зенитным огнем на боевом курсе. Сбросив торпеду по сторожевому кораблю, он сел в море в районе мыса Маккауэр. Пилоты других самолетов наблюдали пересадку экипажа сбитой машины в шлюпки, однако поиск, произведенный в этом районе подлодкой «Щ-403», ничего не дал. Самолет Пе-3, вылетевший для фотографирования результатов удара, задания не выполнил из-за неисправности фотоаппарата, но, по наблюдениям стрелков, транспорт и тральщик были потоплены. Не подозревая об этом, немецкий конвой продолжил движение на восток. В 23.36 тех же суток в районе мыса Кибергнес в атаку на «Фазан» вышла подводная лодка «М-172» Героя Советского Союза И. Фисановича. С дистанции 8 кабельтовых она выпустила



Подготовка к вылету торпедоносца «Хэмпден», 5.5.1943 (фото из архива Ю.В. Рыбина)

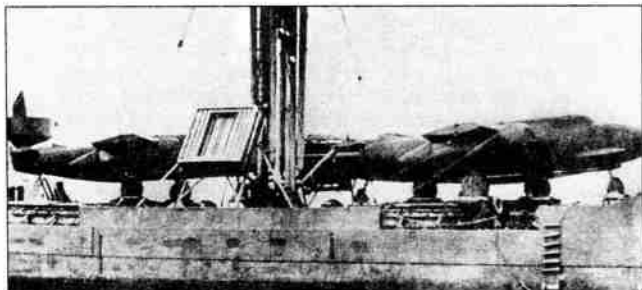


по госпитальному судну две торпеды, после чего его шум винтов вроде бы перестал прослушиваться. На самом же деле дважды «потопленный» в течение дня «Фазан» (1275 брт) погиб только в ноябре 1944 г. в Гамбурге под бомбами американских «Либерейторов».

10 мая состоялось боевое крещение «Бостонов», которым предстояло выступить в роли обычных горизонтальных бомбардировщиков. Эти самолеты поступили во 2-ю эскадрилью части еще в феврале, но несколько задержались при освоении личным составом. Как ни странно, бомбометание с горизонтального полета, считавшееся малоэффективным против маневрирующих целей, принесло неожиданный успех. Сбросив бомбы с высоты около 3000 м, пятерка «Бостонов» (командиры экипажей капитаны Адинсков, Макаревич, Величкин, лейтенант Емельяненко, мл. лейтенант Керницкий; кроме них, в атаке приняли участие три Пе-2 29-го бап) достигла попадания в транспорт «Феодосия» (3075 брт; перевозил груз боеприпасов для Люфтваффе). Бомба, попавшая в 4-й трюм, прошла судно насквозь, в результате чего транспорту пришлось приткнуться к берегу в проливе Буссе-сунд. Один моряк получил легкие ранения. Обратной стороной успеха оказалась потеря всех трех принимавших участие в налете Пе-2. Хотя действия ударных самолетов прикрывали пять Пе-3 и три «кобры», четырем «Мессершмиттам» удалось сбить «пешки» в момент выхода из атаки.

Несмотря на последние события, командование ВВС СФ и 5-й авиабригады в целом считало проблему воздушного прикрытия ударных самолетов решенной. И действительно, за исключением нескольких из ряда вон выходящих случаев, полк с начала года потерь от истребителей противника не имел. Внимание было сосредоточено на проблеме уменьшения потерь от зенитного огня. Для этого было решено использовать специальные самолеты-дымзавесчики, которым следовало прикрыть выход торпедоносцев в атаку. В случае удачи это обещало двойной выигрыш — самолеты не подвергались бы обстрелу на дальней дистанции, а само их появление из дымзавесы давало шанс на внезапную атаку, пока противник еще не успел сосредоточить зенитный огонь и пристреляться. Предварительно было проведено несколько учений с постановкой дымовых завес, одно из них большого масштаба, с фактической атакой нашего конвоя практическими торпедами. Опробовать новый метод предстояло в ходе удара 23 мая.

В этот день ударная группа в составе четырех Ил-4 под прикрытием восьми «Аэрокобр» (две вернулись из-за неисправностей материальной части) вылетела для нанесения удара по кораблям, обнаруженным воздушной разведкой. Для обеспечения их действий постановкой дымовых завес было выделено два самолета Пе-3 и один Пе-3 для фотографирования результатов удара. Конвой в составе трех транспортов, трех сторожевых кораблей, четырех сторожевых катеров, прикрываемый с воздуха четырьмя Bf-110, был обнаружен в районе м. Кибергнес. В 16.41 один из Пе-3 начал постановку дымовой завесы параллельно курсу конвоя на удалении 4 км. Завеса ставилась на высоте 40 м от водной поверхности. Вто-



Бомбардировщики «Бостон» на палубе судна, прибывшего в Мурманск в составе союзного конвоя (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Германский транспорт «Феодосия», поврежденный бомбардировщиками «Бостон» 24-го мая 10.5.1943

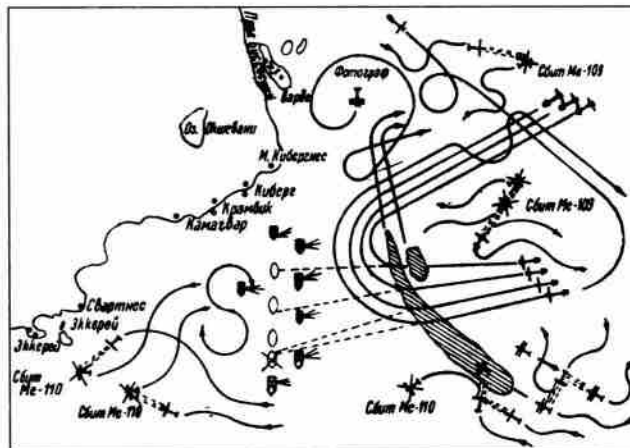


Схема удара торпедоносцев по немецкому конвою 23.5.1943

рой Пе-3, выделенный для выполнения этой же задачи, был вынужден прерваться, так как был атакован Bf-110. Отбиваясь от противника, экипаж сбросил дымовой прибор в море. Тем не менее завеса получилась плотной и устойчивой. Благодаря выгодному направлению ветра она к моменту атаки приблизилась к конвою на расстояние около 2 км. Вступившиеся за дымзавесчики «кобры» сковали «стодесятые», благодаря чему в момент атаки торпедоносцам противодействовала лишь зенитная артиллерия. Тем не менее выработавшийся за несколько месяцев стереотип мышления сработал четко. Увидев после выхода из завесы множество вражеских судов, пилоты торпедоносцев поспешили избавиться от боевой нагрузки: ведущий Попович с 1800 м, Месняев — с 1500, Шкаруба и Дубинец — с 1200. В результате даже по донесению цели достигла лишь одна торпеда из четырех. Самолет Пе-3 произвел фотографирование конвоя после удара, но из-за большой дистанции снимки получились неудачные. На самом деле с немецких судов не был замечен ни один торпедный след, а все три входивших в состав каравана крупнотоннажных судна если и погибли в ходе Второй мировой войны («Крюкау», «Порто Алегре», «Ингер Йоханне»), то гораздо позднее и при совершенно иных обстоятельствах. Единственным успехом, согласно немецкому донесению, стало повреждение пулеметным огнем «кобр» гидрографического бота «Руден», на котором был легко ранен один человек.

Однако самое неприятное оказалось впереди. Уже по дороге «домой» наша группа была внезапно перехвачена несколькими Bf-109 из состава 7/JG 5, вылетевших в 16.32 сразу после объявления воздушной тревоги с аэродрома Луостари. До того мо-



Подготовка торпеды «За Киселева» к подвеске под торпедоносец, май-июнь 1943 г.



мента, как в район боя прибыла новая группа «кобр», стрелкам «ильюшиных» приходилось рассчитывать только на свои силы. Особенно пострадала машина лейтенанта Ю. Месняева: один из моторов вышел из строя, стрелок-радист был убит, остальной экипаж, кроме штурмана, тяжело ранен. До аэродрома самолет не дотянул — после выхода из строя второго мотора умирающий летчик посадил ее в Ура-губе. Самолет затонул; экипаж, за исключением штурмана, погиб. Кроме Ил-4 мы потеряли в этом бою одну «Аэрокобру», противник (по нашим, полностью не подтвержденным немцами, данным) — три Bf-109.



Пара «охотников» Ил-4 9-го гмтап над Кольским заливом, 9.6.1943 (фото из архива Ю.В. Рыбина)

Несмотря на чувствительные потери, командование Северного флота положительно оценивало успехи, достигнутые летчиками 24-го минно-торпедного полка. В годы войны, когда возможности для установления реальных цифр уничтоженного тоннажа фактически отсутствовали, а люди нуждались в оценке своего самоотвержения, неудивительно, что летный состав получал многочисленные награды за те победы, которые впоследствии не подтвердились. Аналогичные процессы происходили и в военно-воздушных силах других воевавших государств. Завышение боевых успехов являлось не виной, а, скорее, бедой храбрых авиаторов, которых без надлежащей подготовки зачастую посылали на выполнение самоубийственных заданий. Не проявляя должного интереса и требовательности в деле установления истинных боевых успехов, наше командование не видело необходимости и в изменении тактики действий минно-торпедной авиации и подготовки ее личного состава, а именно эти два момента, как представляется, стали основными причинами крайне низкой результативности в 1943 г. По докладам же все выглядело если не замечательно, то по меньшей мере удовлетворительно. Только торпедками за первые пять месяцев 1943 г. было «потоплено» 25 транспортов, три тральщика и два сторожевика. И потому неудивительно, что 31 мая 1943 г. 24-й минно-торпедный полк был удостоен гвардейского звания, после чего стал именоваться 9-м гвардейским. Кстати сказать, 1-я и 2-я эскадрильи 24-го мтап в прошлом являлись 5-й и 4-й эскадрильями 2-го гсмап и продолжали носить гвардейское звание, будучи в составе негвардейской части. Это обстоятельство значительно упростило производство полка в гвардию.

В июне, после потери в течение двух предыдущих месяцев шести торпедоносцев вместе с экипажами, активность полка заметно снизилась. Чтобы поддержать ее на должном уровне, начались работы по оснащению торпедными мостами «Бостонов», а без них в 9-м гмтап оставалось всего 12 машин (5/4 «Хэмпденов», 7/4 Ил-4; в т.ч. один неисправный в Амдерме). Одна из британских машин оказалась потеряна уже в первый день июня. Группа, состоявшая из трех «Хэмпденов», вылетела для торпедного удара по конвою, обнаруженному в районе Тана-Фьорда. В результате поиска суда были обнаружены, но не в море, а на хорошо укрытой якорной стоянке. Встреченные зенитным огнем торпедоносцы от атаки отказались и полетели «домой». При приземлении летчик мл. л-т Макридин не справился с пилотированием и врезался в землю. Пилот и штурман погибли на месте, а воздушные стрелки получили тяжелые ранения (один из них скончался в госпитале). После этой потери исправных самолетов в полку осталось настолько мало, что командование вновь стало посылать их парами на «свободную охоту» на дальние коммуникации противника, где конвои не обеспечивались истребительным прикрытием. В июне торпедоносцы совершили шесть парных вылетов, в одном случае доложили о потоплении двух транспортов, но на самом деле не добились никаких результатов.

Групповых ударов в июне было два: 19-го и 23-го числа. В первом случае группу торпедоносцев вел комэск 1-й эскадрильи майор Попович. Небольшой конвой атаковали три Ил-4, обеспечивавшиеся одним Пе-3 и семью «кобрами». После торпедометания Пе-3 заснял перспективным фотоаппаратом потопление транспорта в 2000 т, сторожевого корабля и пожар на танкере. На самом деле все немецкие суда остались целыми, а причинами дымов и взрывов являлись дымовые завесы. Единственным успехом стало уничтожение барражировавшего над конвоем Bf-110 вместе с его экипажем. Наша сторона потерь не понесла, хотя после близкого разрыва крупнокалиберного зенитного снаряда один из торпедоносцев доковывал до аэродрома «на честном слове и на одном крыле». Для майора Г. Поповича же этот бой стал последним боевым вылетом в Великой Отечественной. Со следующего месяца Попович вернулся на должность помощника командира 4-го мтап Тихоокеанского флота, где приступил к подготовке необстрелянных экипажей.



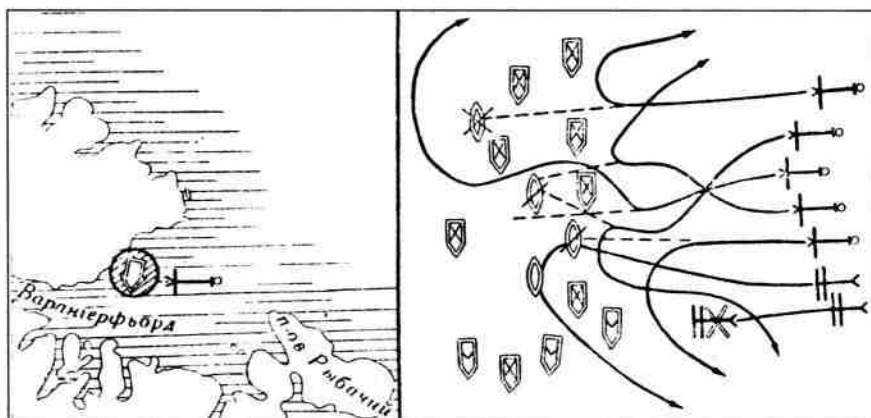
Лейтенант И.И. Дубинец перед своим Ил-4, лето 1943 г.
(фото из архива Ю.В. Рыбина)

Впрочем, в бой ему еще довелось сходить, но рассказ об этом еще впереди. К началу июля из тихоокеанской шестерки на Севере остались лишь Вячеслав Балашов и Владимир Агафонов.

Более драматично сложились обстоятельства боя 23 июня. Первый в тот день удар по вышедшему из Киркенеса конвою около 02.30 нанесли штурмовики. К сожалению, их экипажи имели недостаточную подготовку в опознавании морских целей, в связи с чем вместо транспортов атаковали охотники «Uj 1202» и «Uj 1209» из состава внешней линии охранения. Оба корабля серьезно пострадали от штурмовки и осколков бомб, три человека из их экипажей были убиты, еще 10 — ранены. Мы потеряли «Харрикейн» командира эскадрильи 78-го иап капитана В. Дорошина, подбитый зенитным огнем и севший на воду на обратном пути.

После этого нападения немецкое командование, уже привыкшее к нашей шаблонной тактике, прикрыло конвой дополнительным количеством истребителей (всего в течение суток для обеспечения перехода каравана немцы произвели 29 самолето-вылетов: 22 Bf-110, 2 Bf-109, 4 He-115 и 1 BV-138) и не ошиблось. В 08.18 над судами появились торпедоносцы. Группа состояла из двух «ильюшиных», «Хэмпдена» и прикрывалась восемью «кобрами». Истребительное сопровождение сковало боем «Мессершмитты», в то время как торпедоносцы нанесли свой удар. Хотя условия для уклонения от сброшенных торпеды были самые неблагоприятные (в конвой входило три буксира, каждый из которых тащил за собой по неисправному транспорту), и на этот раз противнику удалось избежать потерь. Отрицательный баланс имел и воздушный бой — нашим истребителям удалось сбить один «стодесятый» (его экипаж был спасен охотником), в то время как мы лишились одной «кобры» и фоторазведчика Пе-3. Эти успехи были на счету пары одномоторных «Мессершмиттов» из состава эскадрильи 7/JG5, которая впервые привлекалась к защите конвоев за пределами Варангер-фьорда. Для этого немцам пришлось использовать аэродром Свартнес на полуострове Варангер. Этим наши потери не исчерпывались.

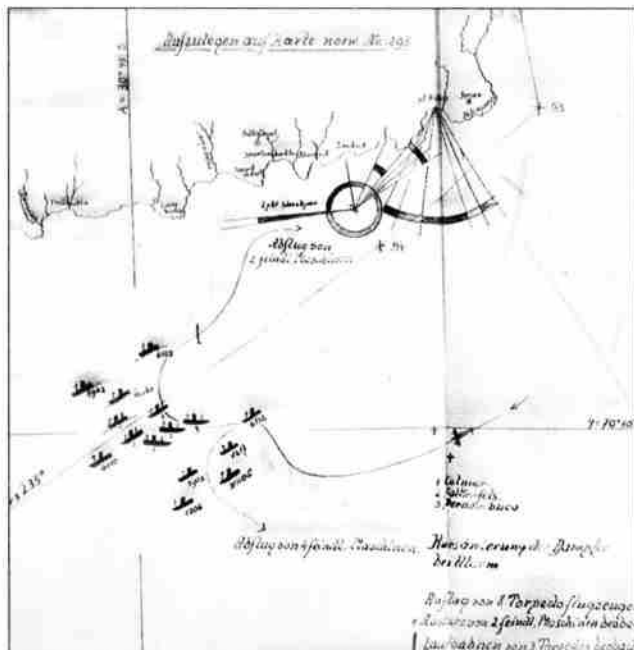
Схемы ударов торпедоносцев и штурмовиков по немецкому конвою 4.7.1943 — советская (справа) и немецкая (справа сверху) из КТВ 61-й флотилии сторожевых кораблей



Уже на подходе к Рыбачьему приводнился поврежденный зенитной артиллерией «Хэмпден» капитана С. Макаревича. К счастью, весь экипаж машины оказался спасен торпедными катерами. Нулевого результата в нападениях на караван добились и подводные лодки. Первой в 09.34 в устье Конгс-фьорда произвела залп «С-101». Все четыре торпеды прошли мимо, зато сама субмарина чуть не стала жертвой точной контратаки сторожевика «V 6107». Суда продолжили движение и в 15.33 у Тана-фьорда подверглись атаке «С-51». На этот раз пуск торпед вообще не был зафиксирован, поскольку все стальные «рыбины» прошли на слишком большой дистанции. Даже на более позднем этапе войны далеко не каждый вражеский конвой испытывал такое продолжительное комбинированное воздействие, но и на этот раз все наши старания оказались напрасными.

После всех этих боев в строю полка осталось всего семь Ил-4 и три «Хэмпдена» (в т.ч. один в капремонте). «Лебединой песней» старых торпедоносцев стал бой 4 июля, о котором хотелось бы рассказать особо.

В 19.30 этих суток с командного пункта Северного флота на КП ВВС СФ были переданы данные агентурной разведки, что в 17.30 в районе Конгс-фьорда находится идущий с запада конвой в составе четырех транспортов с охранением из двенадцати кораблей и пяти самолетов.



Уже спустя пять минут из штаба авиации отдали распоряжения о высылке разведывательного самолета и подготовке торпедоносцев, штурмовиков и истребителей к вылету. В 20.45 разведчик сообщил, что суда уже находятся в районе Вардё, следуя курсом 170°. Разведчик с задания не вернулся — он стал 98-й воздушной победой известного немецкого аса, командира эскадрильи 7/JG5 Теодора Вайсенбергера. Получив донесение о перехвате разведчика, германское командование направило к конвою дополнительный наряд истребителей (всего переход данного каравана обеспечивали 5 BV-138, 15 Bf-110 и 8 Bf-109).

Наше же командование, напротив, ввиду плохих метеорологических условий (облачность 10 баллов высотой 80 м, видимость 4 км), решило послать в дополнение к пяти самолетам-торпедоносцам только два вместо намечавшихся шести Ил-2. По замыслу им предстояло обеспечить атаку торпедоносцев ударом по кораблям охранения. Следует признать, что такое обеспечение на Северном театре предусматривалось впервые, но получилось оно скорее символическим, чем действительным. Для сопровождения ударной группы выделялось и восемь «кобр». Задача командирам 9-го гмтап, 255-го иап и 46-го шап была поставлена из штаба ВВС по телефону. Командир 9-го гмтап майор Ф.В. Костыкин, который получил приказ лично возглавить атакующую группу, успел за 15 оставшихся до вылета минут поставить задачу только двум своим ведомым, а два других экипажа были проинформированы о ней только у самолетов лишь в самых общих чертах. В 22.12 с аэродрома Ваенга-1 взлетели торпедоносцы и истребители, а с другого через 1 минуту вылетели штурмовики. В 22.37, когда в районе Зубовки левее курса самолетов прошел дождевой заряд, ведущий истребителей запросил у ведущего торпедоносцев разрешения возвратиться на аэродром из-за плохой погоды. Костыкин ответил: «Следовать за торпедоносцами». Истребители продолжали следовать по курсу еще 15—20 км, но, увидев слева новый дождевой заряд, саволюно возвратились на аэродром.

В 22.49 был обнаружен конвой, состоявший из трех групп: первая — два транспорта и пять сторожевых кораблей; вторая — три транспорта, три сторожевых корабля, один катер; третья — один транспорт, два миноносца, два сторожевых корабля. От конвоя по направлению к атакующим самолетам с разных сторон устремились три группы истребителей противника. Ведущий пары штурмовиков командир 1-й эскадрильи 46-го шап капитан Колтунов в сложной обстановке не растерялся и приказал дать залп «эрэсами». Не ожидавшие этого «мессеры» шархнулись в стороны, что дало возможность группе торпедоносцев прорваться к судам. Вот как представлялся бой с борта лидера конвоя сторожевика «V 6110»:

«В 21.52 4 июля 1943 конвой находился в квадрате АС 8484 и следовал курсом 235°. Ветер был со стороны NO силой 1—2, море спокойное, видимость до 20 морских миль, плотные, сомкнутые облака на высоте от 300 до 400 м.

К моменту налета конвой состоял из пароходов «Фалькенфельс» (6310 брт), «Пернамбуко» (4121 брт) и «Кольмар» (3992 брт). В качестве внутренней линии охранения на удалении 1000 м со стороны левого борта судов конвоя были выделе-

лены СКР «V 6110» (лидер конвоя) «V 5903», «V 6112», со стороны правого борта на удалении также 1000 м — СКР «V 5902» и «V 6103». Внешнюю линию охранения левого борта приняла противолодочная группа охотника «Uj 1206» с кораблями «Uj 1202» и «NH 06». Эта

группа осуществляла охранение на удалении 2500 м от конвоя... Воздушное охранение состояло из 4 Bf-109, 2 Bf-110 и одного BV-138.

В 21.52 по сообщению, полученному от воздушного эскорта, СКР «V 6110» объявил воздушную тревогу. Одновременно на северо-востоке, далеко на видимом горизонте показалось большое количество вражеских самолетов. Наши истребители атаковали это соединение. Произошел воздушный бой, в ходе которого многие самолеты должны были быть сбиты, так как на горизонте россыпью встали многочисленные столбы дыма. Небольшому отряду из пяти «Хэмпденов» и трех истребителей, несмотря на сильную атаку наших истребителей, удалось на бреющем полете, упрямо удерживая курс, приблизиться к конвою. Вражеские самолеты стреляли по каравану из всего имеющегося на борту оружия. После этого вражеское соединение на пределе досягаемости зенитного вооружения кораблей охранения и судов подверглось довольно меткому обстрелу. Огненная завеса была настолько плотной, что вражеские самолеты в ней различались лишь неопределенно. От очень плотного оборонительного огня вражеские машины были вынуждены аварийно сбросить свои торпеды еще до достижения конвоя. Наблюдались три торпедных следа. Одна торпеда взорвалась на берегу. Охраняемые пароходы после определения типа и направления атаки немедленно отвернули от вражеских самолетов очень хорошо выполненным поворотом.

Этот хороший маневр объяснялся тем, что все три парохода имели одинаковый ход и были схожими по размерам... Таким образом, пароходы были хорошо сплаваны друг с другом. Никаких повреждений конвой не получил. После налета с судов конвоя наблюдалось четыре несомненных сбития вражеских самолетов нашими истребителями. В 22.15 воздушная тревога закончилась.

Число одновременно атакующих конвой вражеских самолетов все более возрастает. В случае отсутствия собственного воздушного охранения большая часть сторожевых кораблей, занятых в конвойной службе вблизи полярного побережья, из-за слишком незначительного зенитного вооружения больше не может считаться достаточно эффективными кораблями для защиты судов».

Это описание достаточно точно соответствует нашему донесению. Еще до атаки судов вражеские истребители сбили Ил-2 Колтунова. Тем временем три торпедоносца в строю фронта стали сблизаться со второй группой кораблей. Оставшаяся пара шла следом, намереваясь атаковать третью группу кораблей. Все самолеты производили противозенитный маневр, одновременно отбываясь от атак истребителей. При этом боевое управление со стороны ведущего отсутствовало — он не подал сигнала к атаке, не распределил цели. Экипажи действовали самостоятельно и разрозненно. В 22.58 был нанесен торпедный удар. Три первых экипажа — майора Костыкина, лейтенанта Дубинца и ст. лейтенанта Балашова — сбросили торпеды с дистанции 600—900 м по транспортам второй группы и доложили о повреждении двух из них. Ведущий второй пары майор Шипилов с 800 м сбросил торпеду по транспорту в третьей группе, а его ведомый мл. лейтенант Мартынов с 600 м — по одному из транспортов, уже атакованных первыми самолетами. Во время удара торпедоносцев оставшийся Ил-2 мл. лейтенанта Дорохова сбросил четыре бомбы ФАБ-100 по судну в голове конвоя. Из-за нападения вражеских истребителей атаку пришлось осуществлять не с пикирования, а с бреющего полета, что при наличии бомб с взрывателями мгновенного действия обусловило серьезные повреждения самого штурмовика. В итоге на основании наблюдения экипажей и постов СНиС с полуострова Рыбачий было установлено, что один транспорт затонул (предположительно в результате атаки Шипилова), а два других получили повреждения. Реально же единственным результатом налета стали легкие повреждения парохода «Пернамбуко» от пулеметного огня. Два члена его команды получили ранения.



Старший лейтенант Балашов Вячеслав Павлович, удостоенный звания Героя Советского Союза 24.7.1943

После сбрасывания торпед строй торпедоносцев распался окончательно. Ситуацию усугубляло то, что по сигналу тревоги с берегового аэродрома в район боя прибыло еще четыре Bf-109. Немецкие летчики многократно атаковали беззащитные торпедоносцы, заявив по итогам боя аж о 19 воздушных победах! Хотя это сильно не соответствовало действительности, поводов для оптимизма у советской стороны имелось крайне мало. Костыкину удалось спрятаться в облаках и возвратиться на аэродром без ведомых. Его самолет имел многочисленные пробоины. Балашов тоже ушел в облака, но не раньше, чем очереди вражеских самолетов подожгли его самолет. Пришлось произвести вынужденную посадку на воду. Экипаж на самолетных шлюпках добрался до берега Рыбачьего. Другой экипаж «ильюшина» смог дотянуть до аэродрома. Его пилот лейтенант Дубинец получил пулевое ранение в ногу. Ведущий пары «Хэмпденов» Шипилов из-за повреждения моторов сел в море. Экипаж спасся на резиновых шлюпках. Ведомый на отходе преследовался истребителями. Самолет загорелся, и летчик произвел посадку на воду в 400 м от берега. Авиаторов спасла шлюпка, высланная с Рыбачьего. Ил-2, поврежденный разрывами своих бомб и затем подожженный истребителями, упал в море, но и его экипаж был спасен защитниками полуострова.

После драмы 4 июля 9-й гмтап в свое прежнем составе фактически прекратил существование. В том же месяце три «латаных-перелатаных» Ил-4 (командиры экипажей Шкаруба, Перегудов и Евдокимов), как и год назад, были отправлены в «ссылку» на аэродром Нарьян-Мар. Цель данного мероприятия заключалась в возможном противодействии крупным кораблям противника, попытайся они сунуться в Карское море. Как известно, этого не произошло, и к сентябрю звено перебазировалось на аэродром губы Белушья (о-ва Новая Земля), откуда осуществляло поиск подводных лодок противника в восточной части Баренцева моря. Здесь экипажи «застряли» до февраля 1944 г. Единственный оставшийся и уже давно неисправный «Хэмпден» был списан 10.7.1943. Оснащение «Бостонов» торпедными мостами уже произошло, но к боевым действиям их экипажи готовы еще не были.

Сменились и кадры. 24 июля звания Героя Советского Союза был удостоен командир звена 9-го гмтап гвардии капитан Вячеслав Балашов. В его наградном листе значилось, что начиная с марта 1942 г. он совершил 58 боевых вылетов (в т.ч. 23 для ударов по ВМБ и аэродромам), лично потопил 5 транспортов и сторожевой корабль противника. Последние цифры, конечно же, не соответствовали действительности, но главное в другом: Балашов стал первым живым североморским торпедоносцем, удостоенным высочайшей награды Родины. Не считая вернувшегося на ТОФ Г.Д. Поповича, он стал единственным из девяти первых пилотов минно-торпедной авиации СФ, кому посчастливилось дожить до дня Победы. Его друг и предпоследний из оставшихся в строю ветеранов Владимир Агафонов погиб 6.7.1943 в результате нелепой случайности. Его Ил-4, совершавший транспортный полет над Карелией, при посадке зацепился крылом за радиомачту и упал в находившееся рядом с ВПП озеро. Пилоту удалось посадить машину на воду, но у помогавшего выбраться пассажирам на берег Агафонов в холодной воде не выдержало сердце. На смену ветеранам ВВС СФ шли новые кадры летчиков, но их судьба, следует признать, оказалась ничуть не легче, чем у предшественников.

Здесь нужно подвести итог очередному периоду деятельности МТА СФ. За семь месяцев (1 декабря 1942 г. — 4 июля 1943 г.) с момента начала боевой деятельности 24-го мтап/9-го гмтап его летчики совершили около трех сотен самолетовых вылетов, сбросили по целям 81 торпеду, в результате чего смогли потопить один транспорт. Еще одно судно было серьезно повреждено попаданиями бомб. Наши боевые потери за этот период составили 19 машин и 14 экипажей. В чем же причина столь невысокой результативности?

Старший лейтенант В.Н. Агафонов, трагически погибший 6.7.1943



Их несколько. В соответствующем параграфе мы рассматривали качество самих самолетов МТА и их оружия, а по ходу описания останавливались на том, какие ошибки допускались командованием при организации боевых вылетов. Не всегда на высоте оказывалось взаимодействие с воздушным эскадром, правда, в этот период и у противника взаимодействие с истребителями еще только налаживалось. Крайне примитивной была и тактика. До февраля вылеты торпедоносцев для ударов против имеющих хорошее охранение конвоев организовывались парами, в дальнейшем — группами из четырех-пяти самолетов, что также представлялось совершенно недостаточным. Подавление зенитного огня ничем не обеспечивалось, попытка применения дымзавес не дала положительного результата. При таком небольшом количестве торпедоносцев выход в атаку осуществлялся в строю фронта с одного направления. Нередко курсовой угол при атаке был более 90 градусов. Практически во всех случаях самолеты атаковали со стороны моря, где конвои, как правило, имели две линии охранения. В частности, в бою 4 июля расстояние между судами и внешней линией охранения составляло 3500 м, в результате чего торпеды, сброшенные на расстоянии 600—900 м от внешней линии охранения, не имели никаких шансов дойти до транспортов. На самом же деле еще после первых потерь от зенитного огня в январе 43-го у пилотов укрепилось мнение, что сбрасывание торпед нужно производить с дистанций не менее 1500 м. Интересно отметить, что в то же самое время в ВВС КБФ дистанция 1000 м считалась предельной для прицельной стрельбы, а нормальной — не более 800 м.

Мероприятия по фиксации результатов ударов торпедоносцев со стороны штаба ВВС СФ хотя и проводились, но

Боевая работа самолетов МТА ВВС СФ в 1-м полугодии 1943 г.

Квартал	I	II	Всего
Всего с/в (в т.ч. на А-20)	202	140 (39)	342 (39)
в т.ч. с/в торпедоносцев			
(в т.ч. на А-20)	162	90	252
сброшено торпед по целям	46	27	73
в т.ч. с/в на минные постановки (в т.ч. на А-20)	2	-	2
выставлено мин	2	-	2
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	7 (4)	8 (8)	15 (12)

Боевая подготовка экипажей 24-го мтап/9-го гмтап в конце 1942 г. — первой половине 1943 г.

Квартал	Число с/в*	Число учебных заходов на цель	Число сброшенных практических торпед
IV квартал 1942 г.	?+32	?	3
I квартал 1943 г.	52	247	3+10=13
II квартал 1943 г.	44+17+39 =100	163+65+165 =393	23+1+22 =46

Примечание. * Первая цифра относится к самолетам типа Ил-4, вторая — «Хэмпден», третья — А-20.

эффекта не давали, так как специально оборудованные самолеты съемку производили с больших дистанций, цель или не попадала на пленку, или получалась в слишком мелком масштабе. Применение для фотографирования результатов атак фотоаппаратов «ФЭД» стрелками-радистами результатов не дало — на их снимках вообще невозможно было что-либо разглядеть. Аппараты, автоматически фиксирующие момент сбрасывания торпед, на самолетах типа Ил-4 и «Хэмпден» отсутствовали. В результате основным источником информации о потерях противника являлись донесения самих экипажей.

Боевая подготовка экипажей также оставляла желать много лучшего. В тот период, когда полк готовился к боевым действиям — IV квартал 1942 г., — число вылетов на учебное торпедометание в среднем составило по три на экипаж. Сомнительно, чтобы в ходе них удалось удовлетворительно отработать соблюдение высоты сбрасывания, что имело весьма важное значение для правильного вхождения торпед в воду, а также противозенитный маневр. Большие потери от вражеской зенитной артиллерии подтверждали это. Впрочем, и Ил-4, и особенно «Хэмпден» мало подходили на роль маневренного торпедоносца. В последующие кварталы число вылетов на боевую подготовку возросло, как и число сброшенных практических торпед. И все же оно даже тогда составляло не более 4–5 вылетов в квартал на экипаж. Следует подчеркнуть, что все эти вылеты совершались для индивидуальной подготовки экипажей, подготовка же в составе группы, а также подготовка ведущих групп не осуществлялась вовсе. Не было и трени-

ровок в использовании штурманами прицелов торпедной стрельбы ПТН-5. Вместо этого во всех случаях экипажи предпочитали сбрасывать торпеды по форштевню транспорта, что могло обеспечить попадание с дистанций не более 600–800 м.

Нельзя сбрасывать со счетов и противодействие противника. По сравнению с другими театрами оно было наиболее сильным. Вначале немцы заметно укрепили конвои за счет снижения периодичности их движения, что позволило им увеличить количество сторожевых в составе одного каравана с четырех до шести-восьми, затем начали регулярно включать в их состав тральщики с дальнобойным зенитным вооружением и охотники за ПЛ в качестве внешней линии охранения. Соотношение между судами и эскортными кораблями выросло до 1:2 или даже 1:3. Не удовлетворившись этим, они начали с марта регулярно использовать для сопровождения караванов единственную на театре эскадрилью двухмоторных истребителей, а с июня и одномоторные «Мессершмитты», имевшие значительно лучшие по сравнению с Вф-110 летные данные. В корне улучшилось боевое управление. Это позволило противнику не только полностью лишить эффективности наши воздушные атаки, но и наносить торпедоносцам чувствительные потери, что в результате и привело к разгрому 4 июля. Выход из тупика мог быть найден только в коренном улучшении тактики и оперативного искусства ВВС, но шаги нашего командования в этой области были столь робкими, что не смогли предотвратить серьезного кризиса в деятельности МТА во второй половине 1943 г.

5.3. Второе полугодие 1943 г.

Второе полугодие 1943 г. стало самым мрачным периодом в боевой деятельности минно-торпедной авиации Северного флота. Этот вывод мотивируется сравнительно высокими потерями торпедоносцев — за полгода в результате боевых причин погибло 17 машин и 12 полных экипажей (с учетом боя 4 июля 1943 г.) — при полном отсутствии каких-либо успехов.

После боя 4 июля командование предприняло ряд мер по восстановлению боеспособности части. Была ускорена подготовка экипажей «Бостонов» 2-й эскадрильи. Одновременно произвели доукомплектование летчиками, ранее летавшими на летающих лодках МБР-2 в 22-м и 118-м мрп. Некоторое количество опытных авиаторов было прислано из запасных полков и училищ. Пополнение, в число которого вошли такие замечательные пилоты, как П. Гнетов, Н. Зайцев, В. Пирогов, Е. Францев и другие, впоследствии весьма ярко показало себя, но во второй половине 43-го все перечисленные летчики еще только учились пилотировать воздушные крейсера. Основная нагрузка легла на пилотов, попавших в 24-й мтап еще в момент его формирования, но быстро лишившихся своих «Хэмпденов» и получивших в феврале 1943 г. «Бостоны». К июлю эти пилоты успели неплохо овладеть новыми машинами, однако опыта боевых торпедных атак они в большинстве своем не имели. Так, например, комзск 2-й эскадрильи капитан Адинсков участвовал лишь в одной атаке в феврале 43-го, капитан Островский — в двух атаках в январе, капитан Величин — в одной в январе и т.д.

Другим обстоятельством, весьма серьезно затруднявшим боевую деятельность части, являлись низкие темпы пополне-

ния самолетами. После получения семи «Бостонов» в феврале следующей поставки пришлось ждать пять месяцев. В июле ВВС СФ получили 15 А-20Ж и еще 10 в августе. Необходимость дооборудования их в вариант торпедоносца задержала готовность новых машин до 25 августа. Кроме того, из-за нехватки квалифицированной эксплуатации и отсутствия необходимого количества запасных частей число боеготовых самолетов всегда было значительно меньше общей численности. Так, на 1 сентября боевой состав части состоял из 25/9 А-20 модификаций В и Ж, а также одного неисправного Ил-4 в Ваенге, 3 исправных Ил-4 на аэродроме губы Белушья и одной неисправной машины этого же типа в Амдерме. В сентябре–ноябре флот получил лишь один новый «Бостон», что до некоторой степени компенсировалось двенадцатью только что произведенными промышленностью Ил-4. Лишь в декабре для восполнения потерь ВВС флота получили 11 новых А-20. На 1.1.1944 9-й гмтап имел следующий состав и дислокацию: в Ваенге — один исправный А-20В, 17/16 А-20Ж, 6/4 Ил-4, в Нарьян-Маре — 6 исправных Ил-4, в Ягоднике — 4/2 Ил-4 и 4/4 А-20Ж.

Прежде чем перейти к описанию боев, хотелось бы кратко остановиться на организации планирования и боевом управлении действиями МТА в этот период. При обнаружении вражеского конвоя самолетом-разведчиком последний сообщал об этом при помощи таблицы условных сигналов (ТУС) по радио. Кроме курса и состава каравана, разведчик должен был сообщить и состояние погодных условий в районе обнаружения цели. На волну разведывательной авиации были настро-

Движение самолетов в 9-м гмтап во второй половине 1943 г.

Месяц	В наличии на 1-е число Ил-4+А-20+Хэмп	Поступление Ил-4+ А-20	Потери боевые/эксплуатационные Ил-4+А-20+Хэмп	Отвод Ил-4+А-20+Хэмп
7.43	7+7+3	0+13	1+2+2/1+0+0	0+0+1
8.43	5+18	0+10	0+3/0+1	-
9.43	5+25	-	0+6/-	-
10.43	5+17	10+0	0+3/-	-
11.43	15+14	2+1	-	2+2
12.43	15+13	0+11	-/0+1	-
Итого		12+35	1+14+2/1+2+0=17/3	2+2+1

Деятельность торпедоносцев ВВС СФ во 2-е полугодие 1943 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+А-20+Хэмп	Число с/в ув-р+со	Число самолето- атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Боевые потери при полетах на торпедные удары Ил-4+А-20+Хэмп
7.43	7+7+3	18+0	15	23/21	+ 4 ТР, = 2 ТР	-	1+2+2
8.43	5+18	16+0	12	15/15	+ 4 ТР, 1 ТЩ, = 1 ТР	-	0+3
9.43	5+25	10+5	10	10/10	+ 2 ТР, 2 СКР, = 1 ТР	-	0+6
10.43	5+17	6*+11	7	8/8**	+ 2 ТР, = 1 ТР	-	0+3
11.43	15+14	3*+15	9	9/9	+ 5 ТР	-	-
12.43	15+13	0+32	3	3/3	+ 2 ТР	-	-
Итого		53+63=116	56	67/66	+ 19 ТР, 2 СКР, 1 ТЩ, = 5 ТР	-	1+14+2=17

Примечания. * В т.ч. три самолето-вылета с торпедами АВА.

** В т.ч. три торпеды АВА.

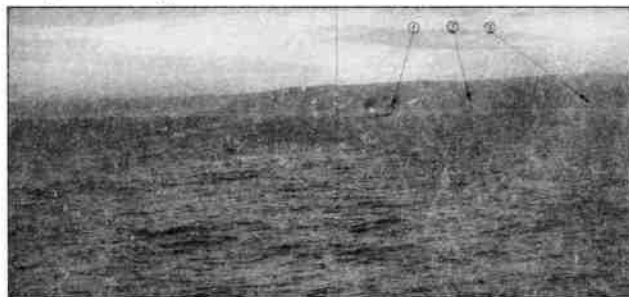
ны приемники флагманского командного пункта ВВС СФ, штаб 5-й минно-торпедной дивизии (5-я бабр преобразована в 5-ю мтад 9.7.1943) и 9-го гмтап. Оценив обстановку, командующий ВВС ставил задачу командиру дивизии. Последний принимал решение на удар, под чем понималось планирование числа вылетающих торпедоносцев и самолетов, обеспечивавших их действия, место удара, время взлета и время удара. Решение докладывалось в штаб ВВС, где утверждалось после небольших уточнений. Одновременно с докладом решения командир дивизии звонил в штабы задействованных полков и отдавал предварительные распоряжения на подготовку самолетов к вылету. После утверждения решения в штабе ВВС СФ командир минно-торпедного полка и ведущий группы торпедоносцев получали конкретную задачу в штабе дивизии. По их возвращении в полк они проводили инструктаж остальных пилотов, а также ведущего группы истребителей. Данная схема просуществовала до осени 1943 г., когда ВВС СФ перешли к проведению противоконвойных операций с привлечением различных родов ударной авиации. С этого момента решение стало разрабатываться в штабе ВВС СФ, после чего доводиться до отдельных частей. Штабы дивизий и полков, полномочия которых и раньше были весьма ограничены, стали простыми передаточными станциями, практически никак не влиявшими на планирование и руководство боевыми действиями. Утрата чувства ответственности и инициативы в ряде случаев становилась причиной срывов ударов и тяжелых потерь.

Боевое крещение «Бостонов»-торпедоносцев на Севере состоялось 17 июля. В этот день в небе Северной Норвегии произошло несколько воздушных боев, не слишком успешных для советской стороны. Днем самолет-разведчик Пе-3 обнаружил в районе Бос-фьорда два «транспорта по 4-5000 т». Реально ими оказались сторожевые корабли «NKI 07» и «NKI 09», которые перевозили подразделение 170-й пехотной дивизии для прочесывания побережья в поисках советских агентов. Вскоре для удара по «транспортам» в воздух поднялись семь Пе-2 в сопровождении шестерки «кобр» 255-го иап. Спустя час ударная группа обнаружила цель и сбросила по ней с горизонтального полета 24 ФАБ-250. Вопреки нашему донесению — «один транспорт потоплен», — сторожевики отделались легким испугом (на «NKI 07» четверо получили ранения) и вызвали истребители, которым удалось перехватить нашу группу на обратном пути. В воздушном бою мы потеряли две «пешки» и «кобру». В момент воздушного боя наши самолеты случайно обнаружили крупный конвой, следующий в западном направлении. Для наблюдения за ним был выслан очередной самолет-разведчик. Он обнаружил цель в районе Гамвика, фактически на пределе радиуса досягаемости «кобр» с подвесными баками. Несмотря на это, штаб ВВС приказал поднять для атаки тройку «Бостонов» в сопровождении пяти Р-39. По-видимому, погодные условия в тот день были весьма неважными,

Командующий ВВС СФ с января 1943 г. генерал-майор авиации А.Х. Андреев



поскольку при попытке сориентироваться по береговым объектам штурман нашего самолета ошибся примерно на 80 км к западу. Такую же ошибку совершил и штурман ведущего торпедоносца — он считал, что находится в Лаксе-фьорде в то время как реально был над Маккауrom. Пока в воздухе разворачивались все эти события, в 20.54 караван атаковала подводная лодка «Щ-403». Выпущенные ею торпеды прошли мимо цели, а сама она подверглась контратаке охотников «Uj 1209», «Uj 1202» и «NH 06». Противолодочная группа отделилась от каравана для поиска и уничтожения подлодки, когда 2,5 часа спустя на нее наткнулось звено Островского. Один из трех кораблей (охотник «Uj 1209» типа «КУЖ») имел заметно более крупные размеры, в результате чего его приняли за транспорт в 4-6000 т в сопровождении двух сторожевиков. Торпедоносцы храбро атаковали врага, но от всех сброшенных снарядов врагу удалось уклониться. Впрочем, это не удивительно, поскольку, по результатам расшифровки фотоснимков, атаковавшие из-за сильного зенитного огня не смогли сблизиться с целью менее, чем на милю. Неправильно была оценена и скорость кораблей — в момент атаки она была явно больше, чем 4—6 узлов, как это считали летчики. Небольшие повреждения от пулеметного обстрела получил только охотник «Uj 1202». Ответным огнем был сбит «Бостон» мл. лейтенанта Новаковского. Столь успешная работа вражеской зенитной артиллерии даже на больших дистанциях, а также поступление первых машин модификации А-20Ж подсказали командованию 5-й мтад идею использовать для обеспечения действий торпедоносцев «Бостоны» модификации Ж в варианте штурмовиков.



Торпедная атака капитана Островского на охотников за подводными лодками в ночь на 18.7.1943



Торпедная атака младшего лейтенанта Керницкого на охотник за подводками (быв. тральщик) «М 343» 20.7.1943

Возможность для проверки нового тактического решения представилась уже спустя трое суток. На этот раз в поле зрения советской воздушной разведки попал крупный конвой, направлявшийся в Киркенес. Для удара по нему командование выделило шесть А-20 (в том числе два в варианте штурмовиков), 13 Пе-2, 9 Р-39 и 16 Як-1. К сожалению, организация столь мощного удара заняла слишком много времени, и к тому моменту, как наши ударные группы сблизилась с конвоем, он уже полчаса как стоял на якоре в проливе Буссе-сунд. Немецкие суда ожидали тральщики, которым предстояло провести конвой через заминированный район. Эта задержка полностью лишила торпедоносцы возможности атаковать суда — сбросить торпеды в узком проливе, который к тому же прикрывали две береговые зенитные батареи, не представлялось возможным. Целью атаки снова стала группа из трех охотников, догонявшая караван после безрезультатного преследования подлодки «Щ-403» (безуспешно атаковала конвой в 15.24). Ведущий группы капитан Адинсков повел торпедоносцы на «миноносец» (фактически переоборудованный в «охотник» тральщик «М 343»). Корабль лег в циркуляцию и последовательно уклонился от восьми торпед (каждый «Бостон» нес по две торпеды; дистанция сброса — от 1680 до 2500 м). Тем не менее наши пилоты доложили о взрыве, якобы наблюдавшемся над 4000-тонным транспортом. Штурмовики атаковали зенитные батареи на островах, но последним удалось подбить «Бостон» капитана Гусева. Летчик был вынужден посадить самолет на воду в 15 милях восточнее Вардё. Экипаж, кроме погибшего стрелка-радиста, перебрался в резиновую шлюпку и предпринял попытку достичь Рыбачьего. Спустя двое суток шлюпку обнаружил торпедный катер №12. Длительное плавание в море, имевшем температуру + 7°, не прошло даром — штурман ст. лейтенант В. Мацко умер от переохлаждения еще в море, воздушный стрелок М. Цветков — в госпитале. Выжить удалось только пилоту, который после лечения вернулся в родной полк и продолжил воевать на торпедоносце! В целом же удар нашей авиации по конвою не достиг своей цели. «Пешки», бомбившие суда с высоты 3000 м, за 10 минут до атаки торпедоносцев промахнулись, что не помешало немецким зенитчикам сбить один из бомбардировщиков. Единственным светлым пятном стали действия нашего воздушного эскорта, который смог воспрепятствовать 19 истребителям противника перехватить наши ударные машины при возвращении. Спустя три часа, когда суда все еще стояли в Буссе-сунде, их атаковала четверка Ил-2. Пилотам штурмовиков удалось повредить охотники «Uj 1207» (один тяжело и два легко раненых) и «Uj 1208» (четыре тяжело раненых), но подоспевшие «Мессершмитты» сбили три наших «Харрикейна». Еще по одно-



Командир 2-й эскадрильи 9-го гмтап капитан А.П. Адинсков

му «Харрикейну» и Ил-2 упали при возвращении, а Як-1 разбился при посадке. Немецкие потери в воздушных боях над конвоем в течение дня составили два Вф-109 и одного пилота.

Очередной бой с участием торпедоносцев состоялся спустя двое суток. Весьма интересным может показаться его описание, приведенное в немецком исследовании «Минные заградители». В годы войны авторы труда сами воевали на минзатгах и для написания своего труда использовали большое количество документов.

«Название «Перлен Гефист» означало противолодочное минное заграждение в районе Вардё, выставленное для защиты коммуникации, снабжавшей северный фланг Восточного фронта. Для выставления этого заграждения минные заградители «Кайзер» и «Остмарк» приняли по 150 противолодочных мин UMB. Командование осуществлял корветтен-капитан Р.Х. Бём, командир «Кайзера». В качестве охраны были выделены тральщики «М 361», «М 302», «М 364» и «М 272». Соединение вышло из Тромсё 21.7.1943. В районе Хоннингсвога к соединению присоединились охотники за подводными лодками «Uj 1202», «Uj 1209» и «NH 06». Воздушное охранение образовывал один BV-138. В 18.02 22.7.1943 над соединением на высоте 4500 м пролетел русский самолет-разведчик. Сразу затребованное истребительное прикрытие появилось в 21.23 в лице двух Вф-110. Так как самолеты слишком поздно дали опознавательный сигнал, они подверглись короткому и, слава богу, безуспешному обстрелу с «Остмарка» и тральщиков.

Минные заградители шли строем фронта. Перед каждым заградителем шло по одному тральщику с тралом. Два тральщика и три охотника обеспечивали противолодочное прикрытие. Предусмотренная на переход скорость 12 узлов не могла поддерживаться, поскольку скорость охотников не превышала 10 узлов. Разведывательное донесение русского самолета, переданное морской радиостанцией Киркенеса в 20.00, гласило:



Германские минные заградители «Кайзер» (вверху) и «Остмарк» (внизу)

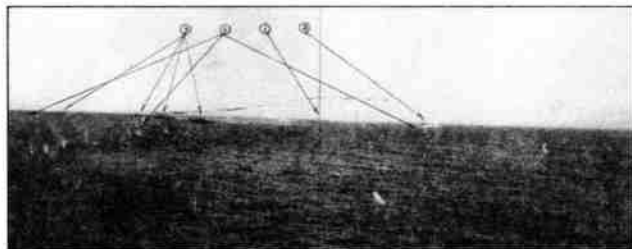


«18.15 (так в книге. Самолет передал сообщение в 19.15 по московскому времени, что соответствовало 18.15 среднеевропейского летнего времени. — прим. М.М.) три транспорта, шесть кораблей охранения, курс 120 градусов, скорость 6 узлов, район мыса Нордкин».

Было ясно, что подразумевалось соединение минных заградителей. В 21.43 по направлению 60 градусов был замечен сильный полк вражеских самолетов, соединение, приготовившееся к сбрасыванию (торпед. — прим. М.М.) на низкой высоте. При приближении выяснилось, что оно состояло из трех торпедоносцев и девяти истребителей. Как только машины оказались в пределах досягаемости, по ним был открыт огонь. В то время как торпедоносцы продолжали полет на малой высоте, истребители набрали высоту, добившись разделения огня. Торпедоносцы сбросили с дистанции от 1000 до 1200 м три торпеды. Минный заградитель «Остмарк» круто повернул на точку, где были сброшены торпеды. Две торпеды прошли параллельно борту судна на расстоянии 30 и 80 метров. Третья прошла в трех метрах от кормы «Кайзера». Русские истребители поддерживали торпедный удар, пролетев над кораблями на высоте 50 метров. Искусное разделение огня между торпедоносцами и истребителями вынудило сбросить торпеды преждевременно, так что удалось уклониться от всех торпед. Один вражеский торпедоносец получил три попадания с «Остмарка» и ушел с дымным шлейфом. Сбрасывание бомб успеха не имело. Соединение не получило никаких повреждений. Два охранявших соединения истребителя и один BV-138 не наблюдали никаких собственных успехов. Три наших одномоментных истребителя появились только после окончания боя».

Это описание, за исключением мелких деталей, соответствует нашей версии боя, но отличается в главном — оценке достигнутых результатов. Реально, по данным нашего фотоконтроля, торпедоносцы сбросили торпеды не с 1000—1200 м, как считали немцы, а с дистанции от 2100 до 3500 м. Ведущий звена капитан Островский, несмотря на повреждение «Бостона» зенитными снарядами, сбросил торпеду по «Остмарку» (вторая не сбросилась из-за повреждений), после чего доложил, что «судно, получив попадание торпедой в корму, потеряло ход и остановилось». Судя по данным фотоконтроля, капитан Величкин и мл. лейтенант Емельяненко атаковали этот же корабль, но по их устному докладу получалось, что атаке подвергся «концевой транспорт», причем на нем «наблюдался взрыв большой силы и густые клубы черного дыма». Изучив снимки, сделанные автоматическим фотоаппаратом в момент сброса торпед, в штабе ВВС пришли к выводу, что в обоих случаях условия, необходимые для встречи подводных снарядов с целью, отсутствовали, и тем не менее устный доклад перевесил — Величкину и Емельяненко засчитали потопление транспорта в 5000 тонн. Воздушный бой над соединением и в районе севернее Рыбачьего (при возвращении нашу группу перехватили четыре поднятых по тревоге Bf-109) реальных результатов не дал, но подбитому зенитным огнем «Бостону» Островского пришлось садиться на вынужденную посадку на оперативном аэродроме Пумманки (п-в Рыбачий). К счастью, ни самолет, ни его экипаж серьезно не пострадали. Той же ночью не подождавшее о своих «потерях» немецкое минно-заградительное соединение выставило в соответствии с планом 300 мин в районе Перс-фьорда. Не исключено, что пропавшая без вести в феврале 1944 г. подводная лодка «M-108» погибла именно на этом заграждении.

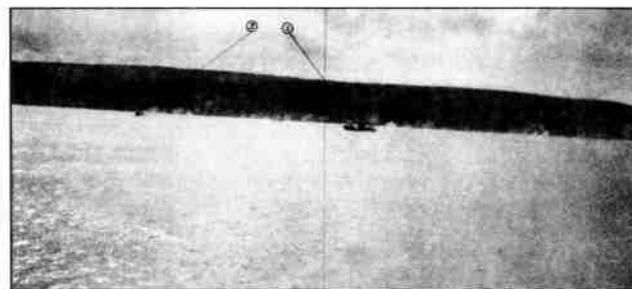
Следующий вылет торпедоносцев пришелся на 2 августа. Наша воздушная разведка обнаружила в районе Бос-фьорда идущий в западном направлении конвой, однако попытка перехватить его четверкой A-20 под руководством капитана Адинского успехом не увенчалась. Столкнувшись на маршруте со сложными метеоусловиями, ведущий принял решение возвращаться на базу. Очередная возможность добиться успеха была упущена спустя три дня. В этот день звено A-20 атаковало в районе Конгс-фьорда конвой, оказавшийся на де-



Торпедная атака капитана «Величкина» на минный заградитель «Остмарк» 22.7.1943

ле очередной группой охотников, занимавшейся перевозкой карательных подразделений. Воспользовавшись кажущейся слабостью зенитного огня, наши пилоты сблизилась с целями на дистанцию 800—1000 м. На снимке, сделанном с самолета ведущего, хорошо виден мобилизованный рыболовный траулер («Uj 1207» или «Uj 1208»), однако на этот раз близкая дистанция не стала залогом успеха. Дело в том, что торпеды были сброшены без использования торпедного прицела, «на глазок», при нулевой вероятности встречи. Немецкие зенитчики в данной ситуации оказались более результативными и сбили «Бостон» Емельяненко. Два вернувшихся экипажа донесли, что из-за сильного зенитного противодействия результат атаки ими не наблюдался. По немецким данным, две из трех сброшенных торпед взорвались при ударе о скалистый берег. После отражения налета охотники подошли к точке падения самолета Емельяненко и подняли из воды двух мертвых и одного смертельно раненного советского летчика. Так же их трофеями стали маршрутные карты и записи.

10 августа состоялась новая встреча с немецкими минными заградителями, но на этот раз ее условия были еще менее выгодны, чем в предыдущий. «Кайзер» и «Остмарк» приняли полный запас мин для постановки противолодочного заграждения в Варангер-фьорде. Немецкое командование сделало правильные выводы из предыдущего боя и усилило охранение, доведя его до шести тральщиков и пяти охотников. В 18.55 был обнаружен советский самолет-разведчик (два A-20 и восемь P-39), ее ожидал «горячий прием». Поскольку уже на этапе сближения завязался ожесточенный воздушный бой, Адинский решил сбросить торпеды с дистанции 3000—3500 м. На минзагах были замечены всего два торпедных следа, но тральщику «M 303» пришлось уворачиваться от трех торпед, одна из которых прошла всего в 40—50 м от кормы. Несмотря

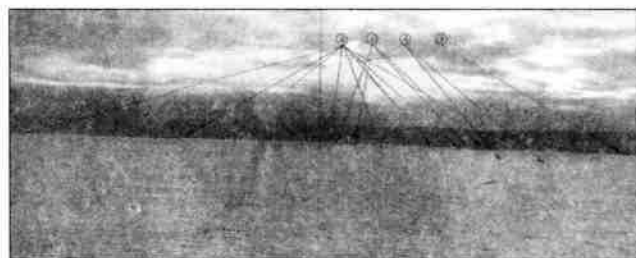


Торпедная атака капитана Адинского на охотник за подводными лодками 5.8.1943



Торпедная атака капитана Величкина на отряд германских минных заградителей 10.8.1943

на большую дистанцию и ограниченную видимость, впоследствии Адинсков утверждал, что торпедировал транспорт, а Величкин — тральщик. При отходе «Бостон» Адинскова получил несколько попаданий зенитных снарядов, а затем подвергся атакам «Мессершмиттов». Летчику удалось дотянуть на поврежденной машине почти до самой береговой черты Рыбачьего. После приводнения торпедоносца наши катера подобрали пилота и воздушного стрелка, в то время как два других члена экипажа утонули вместе с машиной — очевидно, вражеские пули настигли их еще в воздухе. Этот успех не достался врагу даром. Контратаками «кобр» 255-го иап был сбит Bf-109G из 9/JG 5. Пилот погиб. Еще один «Мессершмитт» разбился при вынужденной посадке на аэродроме Свартнес. Несмотря на эту потерю, следует признать, что задача вражеского воздушного эскорта была выполнена — ему удалось сорвать прицельное торпедометание по кораблям. Продолжив свой путь, в ранние часы 11 августа «Кайзер» и «Остмарк» выставили в Варангер-фьорде два минных заграждения, состоявших из 441 мины UMB. С вы-



Торпедная атака капитана Островского на конвой 26.8.1943

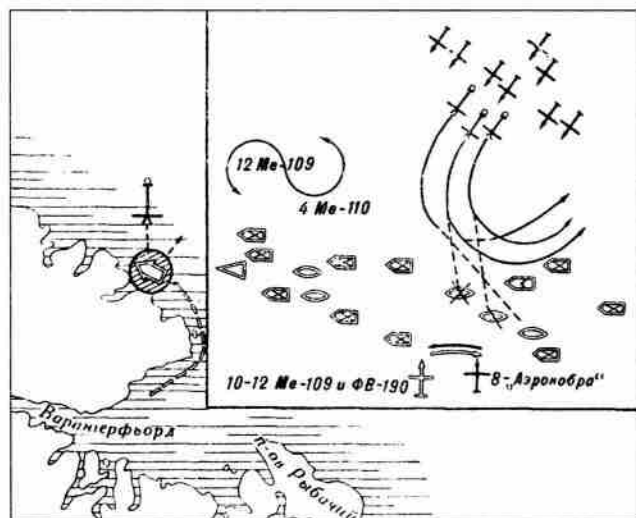


Схема торпедного удара по германскому конвою 26.8.1943

сокой степенью вероятности можно утверждать, что именно на них погибли знаменитые «малютки» «М-172» и «М-174», впоследствии исчезнувшие в данном районе в октябре 43-го.

Так случилось, что контакты нашей минно-торпедной авиации с немецкими заградителями на этом не закончились. 19 августа очередной «штрих» в гигантском минном барьере, выставленном параллельно норвежскому берегу от Киркенеса до Тромсё, сделал минный заградитель «Роланд». После постановки 267 мин в районе мыса Комагнес (Варангер-фьорд) он бросил якорь в одном из фьордов близ Киркенеса. Несмотря на положительный опыт предыдущих боев заградительных соединений с советскими подлодками и самолетами, германское командование не стало рисковать ценным кораблем и запланировало его переход в Хаммерфест с очередным крупным конвоем. Протягать пришлось ровно неделю. В результате, когда в 12.50 26 августа самолет-разведчик обнаружил противника, его взору предстал «суперконвой», включавший четыре транспорта, два «миноносца», восемь сторожевиков, пять тральщиков и шесть сторожевых катеров (реальный состав указан в приложении №5.3.4). Над караваном барражировало десять истребителей. Несмотря на то что наше командование не имело на тот момент сил, необходимых для атаки подобного соединения, оно не стало отказываться от попытки достичь успеха. Для удара в воздух были подняты три А-20, действия которых была призвана обеспечить четверка штурмовиков Ил-2 — им предписывалось нанести удар по сторожевым кораблям за 1—2 минуты до атаки торпедоносцев. Обе группы имели солидное, по меркам предыдущего этапа, воздушное сопровождение — по восемь «Аэробобры» и Як-1 соответственно. В 17.03 в район цели прибыли торпедоносцы, ведомые капитаном Островским. Поскольку связь с вылетающей с другого аэродрома группой штурмовиков отсутствовала, а о местонахождении ее самой ничего известно не было, Островский принял решение атаковать самостоятельно. Вражеский воздушный эскорт к тому времени реально состоял из четырех или шести Bf-109 и четырех Bf-110, в связи с чем ведущий не решился сблизиться с караваном. Первую торпеду он сбросил с дистанции 4200, вторую — 4000 м. С такой же дистанции сбросил свою торпеду старшина Зайцев, лишь ст. лейтенант Пирогов «дотянул» до 3800 м. Следует напомнить, что максимальная дальность хода торпед 45-36АН как раз таки и составляла 4000 м. Несмотря на это, капитан Островский доложил о торпедировании 6000-тонного транспорта, а командиры двух других экипажей — о торпедировании другого, на котором спустя 10 минут после атаки разведчик Пе-3 якобы зафиксировал крен, дифферент и клубы дыма. То, что наши торпедоносцы не попали в тех условиях, неудивительно — удивительным был бы противоположный результат. Совершенно очевидно, что попытка сблизиться на рекомендуемую дистанцию атаки (1000—1200 м) привела бы к немедленной гибели всех трех самолетов с экипажами.

Сразу после атаки группа легла на обратный курс. Между истребителями завязался ожесточенный воздушный бой. Немцам не удалось прорваться к торпедоносцам, но выполнение боевой задачи воздушным эскортом далось нам дорогой ценой — в море упали три «кобры», в том числе и ведущего истребителей прикрытия командира 255-го иап майора Панина. Посмертно он был удостоен звания Героя Советского Союза.



Командир 255-го иап майор Панин Павел Алексеевич. Погиб в бою, прикрывая торпедоносцы 26.8.1943, посмертно удостоен звания Героя Советского Союза

Как ни горька была эта потеря, она была не последней, понесенной ВВС СФ в этот день. Задержавшаяся с выходом в район цели на семь минут группа штурмовиков прибыла в тот момент, когда вражеские истребители преследовали торпедоносцев. В этот момент к ним присоединилось еще 20 «Мессершмиттов», поднятых по тревоге. Отряду пришлось вступить в бой еще на подходе к цели, сбросив бомбы и ракеты в воду. Силы оказались слишком неравными. Два Ил-2 упали в воду в районе цели, еще один и один из Як-1 — в 30 км северо-восточнее Вардэ. Последний оставшийся штурмовик дотянул до аэродрома на Рыбачьем, где совершил аварийную посадку. Попытка изменить счет в свою пользу за счет введения в бой новых истребителей с ВПП Пумманки потерпела неудачу. Дело в том, что базировавшиеся там «Харрикейны» 78-го иап ни по каким статьям не могли противостоять «Мессершмиттам» Bf-109G. Встретив их в районе Вайтолахти, наши подкрепления потеряли еще два истребителя. Третий потерпел катастрофу при вынужденной посадке. В общей сложности пилоты 5-й эскадры доложили в этот день о 26 воздушных победах при полном отсутствии собственных потерь!

Все это стало закономерным результатом усовершенствований в системе истребительного обеспечения перехода конвоев, проведенных в конце лета 1943 г. Их суть заключалась в трех основных моментах: вводе в строй трех новых аэродромов — Свартнес (район Вардэ), Берлевог и Гамвик, позволявших обеспечивать переход конвоев на всем опасном участке маршрута одномоторными истребителями, налаживании системы радиоразведки и радиоперехвата, а также установке радиолокационных станций обнаружения воздушных целей типа «Вюрцбург» на перешейке полуострова Рыбачий и в районе м. Кибергнес. Наличие РЛС в этих районах позволяло «вести» наши ударные группы с момента их взлета с аэродрома Ваенга вплоть до сближения с конвоем. Благодаря новой схеме противник получил возможность четко отслеживать все наши действия в «реальном времени» и в кратчайшие сроки стягивать по тревоге на конвой крупные силы одномоторных истребителей, постоянно базировавшихся на аэродромах Луостари и Хебуктен. Конкретную механику этого дела в январе 44-го изложил попавший в наш плен командир эскадрильи 9/JG 5 капитан Г. Шмидт. Вот выписка из протокола допроса:

«...При приближении немецкого каравана к мысу Нордкин командир эскадры получает извещение от штаба авиационного командования «Норд» («Ост»). Получив извещение, командир эскадры объявляет 3-минутную готовность для одного из отрядов (здесь и далее под отрядом подразумевается эскадрилья. — прим. М.М.) группы, согласно этого приказа командир отряда дает распоряжение о подготовке матчасти отряда, назначает старшего и количество самолетов для вылета, после чего тщательно инструктирует назначенных экипажи. Через определенные промежутки времени (3—6 часов) штаб эскадры получает извещение о координатах каравана. Адьютант командира эскадры рассчитывает координаты каравана на каждый час суток. Такой же приказ на вылет от имени начальника летной службы «Норд» («Ост») поступает на КП 13-го отряда (Me-110) на аэродром Хебуктен. Как правило, ежедневно 3 самолета Me-109 из состава дежурного звена ведут метеоразведку над Мурманском для выяснения возможности поднятия в воздух наших самолетов.

В зависимости от состояния погоды штаб эскадры отдает приказание отряду, назначенному командиром группы на старт. При плохой погоде стартует два самолета, при нормальной погоде стартует звено из 4 самолетов. Каждые полтора-два часа с аэродрома Луостари поднимаются в воздух 2 или 4 самолета Me-109, для смены ранее вылетевших самолетов, прикрывающих караван...

С обнаружением каравана самолеты, подойдя на предел видимости к переднему кораблю, описывают круг над караваном, давая опознавательные ракеты (количество и цвет ракет даются на каждый вылет по-разному). После опознавания самолетами

конвоя пристроившиеся самолеты вступают с ними в радиосвязь и сообщают им, что приняли на себя прикрытие каравана.

Радиосвязь с кораблями каравана отсутствует (этот недостаток был устранен еще весной 1943 г. — прим. М.М.).

Самолеты, сдавшие прикрытие каравана, возвращаются на свои базы теми же маршрутами в обратном порядке. Прикрывающие самолеты находятся над караваном в течение полутора-двух часов (при полете с дополнительным бензобаком).

В случае обнаружения наших самолетов-разведчиков в районе каравана немецкое командование отдает приказ о старте своих самолетов дополнительно к патрульным с расчетом появления их над караваном через час 30 минут после обнаружения нашего разведчика. Немцы считают, что, как показал опыт, наши самолеты-торпедоносцы на аэродроме не находятся в постоянной боевой готовности и для подвешивания торпед и старта им требуется не менее полутора часов. Количество дополнительно поднимаемых самолетов зависит от состава каравана и назначается согласно приказанию командира эскадры...

Прикрытие конвоев производится самолетами Me-109 во взаимодействии с Me-110. ФВ-190 ни разу не выслались к конвою. Самолеты прикрытия находятся со стороны наиболее вероятного появления наших самолетов. Высота патрулирования 500 м и ниже. Конвой прикрывается главным образом от налета Ил-2 и «Бостон» в варианте торпедоносцев.

При обнаружении нашей ударной авиации на маршруте к конвою с аэродромов Луостари и Свартнес высылаются все истребители. На аэродроме Луостари остается один отряд, как резерв командования.

В данном случае самолеты летят к конвою или на перехват наших самолетов на обратном маршруте в районе полуострова Рыбачий-Средний и в Мотовский залив. Для вылета на перехват привлекаются и ФВ-190.

При движении конвоев на посадочной площадке Свартнес с аэродромов Луостари и Сальмиярви перебазировались 7—9 Me-109. В другое время там самолеты не базируются.

С конца июля произошло и очередное укрупнение конвоев. Теперь каждый из них обеспечивался, как правило, восемью сторожевыми и четырьмя-шестью охотниками, что давало соотношение между судами и кораблями эскорта 1:3 в пользу последних. Чтобы «продавливать» такую мощную оборону, нашему командованию следовало привлекать к налетам гораздо большие силы ударной авиации с мощным истребительным сопровождением.

В конце августа в строй торпедоносцев наконец-то вступили машины модификации А-20Ж, которые командование ВВС СФ решило не переоборудовать по проекту ДО. Кабину штурмана оборудовали в хвостовой части, и сбрасывание торпеды легко целиком на плечи пилота. Для этого его место оборудовали примитивным рамочным прицелом, пользоваться которым одновременно с совершением противозенитного маневра было весьма затруднительно. Поскольку штурманы и раньше не прибегали к помощи торпедных прицелов, на результативности ударов это никак не отразилось — реально она продолжала оставаться на нулевом уровне.

Боевое крещение новых торпедоносцев состоялось уже 28 августа. В этот день самолет-разведчик обнаружил небольшой конвой, идущий в восточном направлении. Реально им оказалась совершавшая переход в Киркенес группа охотников за подлодками, к которой присоединился финский каботажный теплоход «Карьяла» и несколько мелких норвежских судов. Для удара по ним командование 5-й мтад выделило четыре А-20Ж под предводительством капитана Макаревича в сопровождении девяти «яков» и «кобр». После обнаружения «конвоя» самолеты разделились и атаковали различные цели — Макаревич и ст. лейтенант Пирогов с дистанции около 1000 м — транспорт в 6000 т, капитан Китов с дистанции 600—800 м — транспорт в 4000 т. Старший лейтенант Зайцев сбросил торпеду одновременно с остальными торпедоносцами в тот мо-

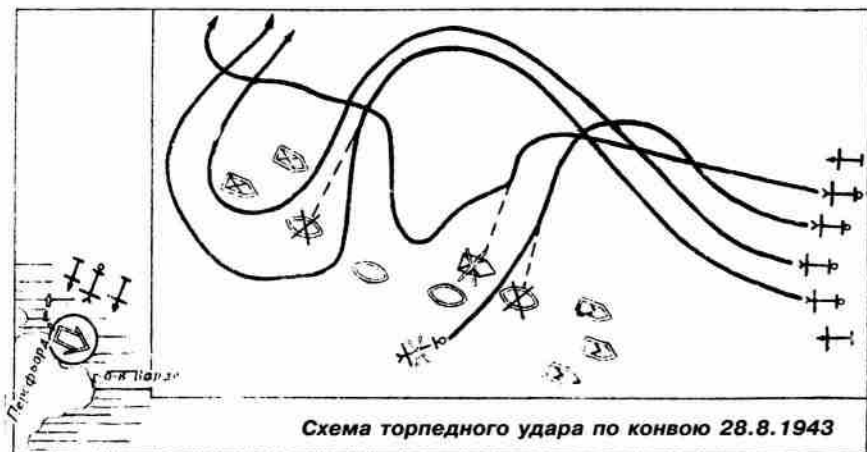
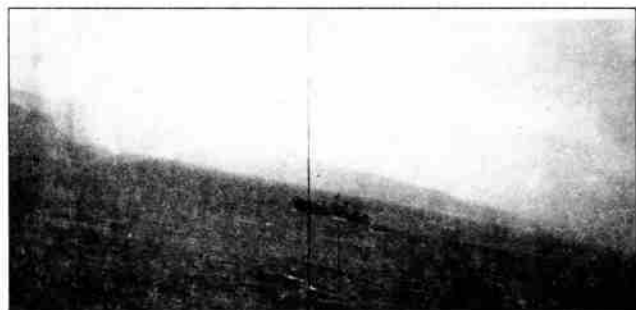
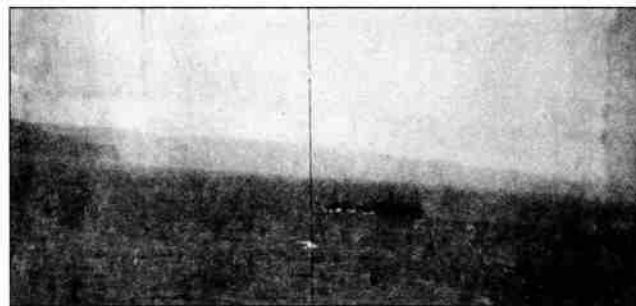


Схема торпедного удара по конвою 28.8.1943



Торпедная атака капитана Макаревича на немецкий охотник за подводными лодками 28.8.1943

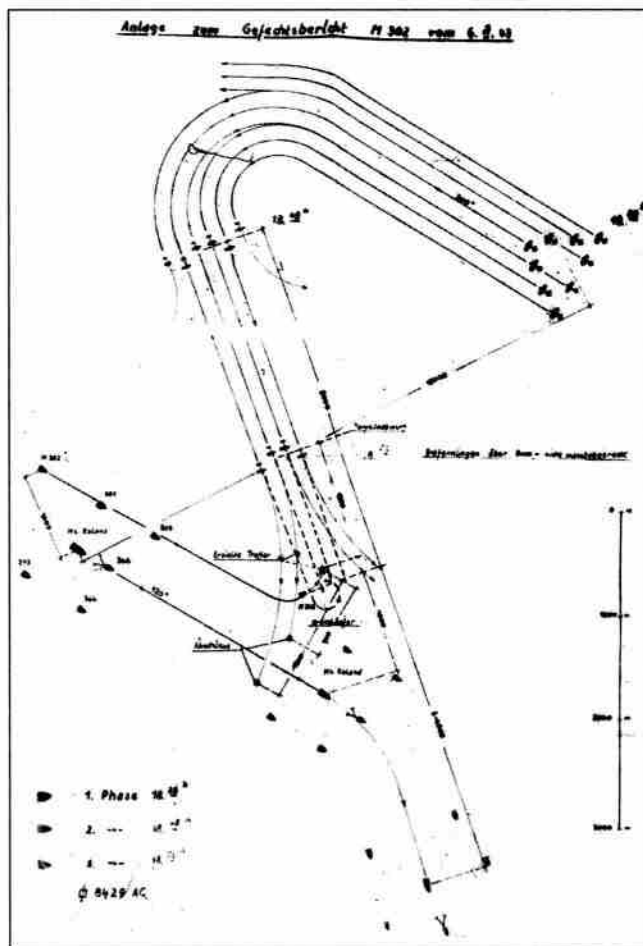


мент, когда дистанция до цели составляла 3200 м. Судя по снимку, сделанному автоматическим фотоаппаратом в этот момент, он вообще никуда не целился. Что касается двух первых самолетов, то на сделанных ими снимках красуется удирающий рыболовный траулер, который в штабе ВВС СФ недоразумевшей рукой подписали как «транспорт в 2—3 тысячи тонн». Этим кораблем мог являться один из трех мобилизованных охотников («Uj 1202», «Uj 1206», «Uj 1207»), ни один из которых в тот день не погиб. Очевидно, кораблю все-таки удалось в последний момент повернуться к торпедоносцам. Самолет впервые участвовавшего в торпедной атаке капитана Китова имел неосторожность сильно сблизиться с судами и, после сброса торпеды, пролететь над охотником. В результате многочисленных попаданий горящий «Бостон» рухнул в воду. Второй жертвой стал один из «яков» сопровождения, упавший по непонятной причине у побережья Рыбачьего. Учитывая возможность вызова перехватчиков с прибрежных аэродромов, наше командование предусмотрело блокировку ВПП Свартнес силами восьми «Харрикейнов» и четырех И-16 (!!!). По прибытии выяснилось, что аэродром закрыт туманом, что,

правда, не помешало немцам поднять оттуда несколько «Мессершмиттов». Напав на группу блокировщиков, они сбили три «Харрикейна». Повторный удар по судам силами шести Ил-2 и вовсе сорвался, так как они разминутись со своим истребительным прикрытием и сочли за благо вернуться на базу. Как видно из данного случая, основной причиной провала стало отсутствие четкого руководства, плохое взаимодействие и недостаточная обученность летчиков. Сам замысел также не порадовал хитроумием — вместо того чтобы атаковать суда штурмовиками, а затем торпедоносцами с минимальным разрывом по времени, командование нанесло удар торпедоносцами и с 40-минутным разрывом — штурмовиками. Создается впечатление, что в этом случае штаб ВВС прос-

то бросал на противника то, что оказывалось под рукой по мере готовности самолетов к вылету. В дальнейшем штабные операторы старались планировать удары более продуманно.

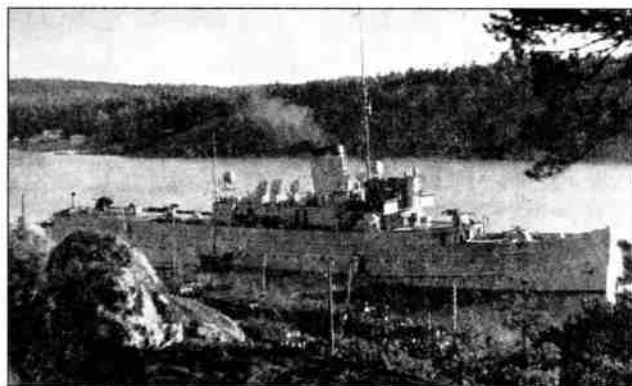
Оригинальным способом проблему подавления зенитного огня попытались решить в следующем бою. В 15.50 6 сентября воздушный разведчик Пе-3 донес об обнаружении в районе Гамвика конвоя противника в составе трех транспортов, двух миноносцев, шести сторожевых кораблей, четырех тральщиков и двух сторожевых катеров. Над конвоем патрулирова-



ло пять истребителей. Метеорологическая обстановка — облачность 6 баллов высотой 600 м — благоприятствовала применению низких торпедоносцев. Командиру 5-й мтад была поставлена задача организовать удар, обеспечив действия торпедоносцев штурмовиками и истребителями. Его решение заключалось в выделении в качестве ударной группы четырех «Бостонов» с одной торпедой на каждом, четырех А-20Ж в качестве штурмовиков, четырех «кобр» в качестве ударной группы, трех «кобр» для непосредственного прикрытия торпедоносцев, шести «Харрикейнов» в качестве демонстративной группы и двух Пе-2 для фиксации результатов удара.

В 18.10 для удара по аэродрому Луостари вылетела демонстративная группа и один Пе-2 для доразведки цели, спустя полчаса — восемь «Бостонов» и сопровождавшие их истребители. Торпедоносцы обнаружили конвой в 19.42. Над ним барражировало семь Вф-109 и четыре Вф-110. Ведущий торпедоносцев подал сигнал атаки на дистанции 15–20 км от конвоя. В строю пеленга торпедоносцы сблизились с двумя последними транспортом, в то время как штурмовики пушечно-пулеметным огнем атаковали сторожевые корабли. Истребители противника тремя группами устремились на торпедоносцы, но были отбиты «кобрами» сопровождения. В 19.46 торпедоносцы сбросили торпеды: ведущий — по концевому транспорту (очевидно, тральщику «М 302», который повернул в сторону торпедоносцев и отстал от каравана), три ведомых — по среднему транспорту. Выход из атаки каждым торпедоносцем осуществлялся самостоятельно. По наблюдениям экипажей, транспорт, атакованный ведущим торпедоносцем, затонул, второй получил повреждения.

«Средним транспортом» являлся минный заградитель «Роланд». Он и шесть сопровождавших его тральщиков в 03.45 покинули рейд Хаммерфеста для постановки дополнительного противолодочного минного заграждения перед входом в Перс-фьорд. Отражение атаки торпедоносцев оказалось достаточно непростым испытанием, даже несмотря на весьма эффективную завесу зенитного огня. Ведущему группы торпедоносцев, несмотря на повреждения самолета, удалось сблизиться с целью на 700 м, летчику Зайцеву — на 1000 м, а двум остальным ведомым лишь на 1800 м. По свидетельству командира корабля капитана 2 ранга Вестеркампа, две торпеды приближались к «Роланду» с обеих раковин и казалось, что уклониться от них невозможно. Вестеркамп даже приказал покинуть кормовую часть, ожидая неизбежного взрыва. Внезапно



Германский минный заградитель «Роланд»

торпеда, приближавшаяся со стороны левого борта, затонула, не дойдя 50 м до цели. Сразу после этого командир минзага переложил руль на левый борт и дал полный назад. Столкнувшись с кильватерной струей, последняя торпеда немного изменила курс и прошла параллельно правому борту на расстоянии всего около полуметра. Очевидно, что попытка атаковать цель с кормовых курсовых углов значительно облегчила противной стороне маневр уклонения и серьезно уменьшила наши шансы на успех. В результате наибольшие потери немецкий отряд понес от огня штурмовиков. На «Роланде» им был убит один моряк, но на находившемся в центре линии охранения тральщике «М 381» пулеметные очереди почти полностью выкосили расчеты 105-мм пушки и 20-мм счетверенной зенитки (один убитый, 11 раненых). Нам тоже не удалось избежать потерь. Кроме торпедоносца Островского, приземлившегося в Ваенге на фюзеляж, огнем зенитной артиллерии были сбиты штурмовик ст. лейтенанта Сарыкова и одна из «кобр» сопровождения. Воздушный бой был безрезультатен, если не считать столкновения Р-39 и Вф-110, в результате которого обе машины рухнули в воду. Вылетевшие по тревоге «Мессершмитты» не смогли перехватить нашу группу, которая сразу после атаки на полной скорости ушла строго на север и, обогнув побережье Рыбачьего, вернулась на аэродром.

Несколькими часами позже — в 01.15 7 сентября — в Киркенес прибыл «Роланд». Несмотря на налет и понесенные потери в личном составе, вскоре после ухода торпедоносцев минзаг выставил минное заграждение «Шлюсакорд» (105 мин УМБ) в соответствии с планом. На следующий день корабль вместе с конвоем вышел в обратном направлении, подвергся атаке подлодки «С-51», но капризная фортуна в очередной раз сохранила минзагу «жизнь», чтобы утопить его на собственных минах в апреле 1944 г. в Нарвском заливе.

Кульминацией противоборства торпедоносцев с конвоями стал бой 20.9.1943, который по праву можно назвать «черным понедельником» минно-торпедной авиации ВВС СФ. Позднее было еще два случая, когда в течение суток ВВС СФ теряли по пять и более торпедоносцев, но ни разу бой не заканчивался практически полным уничтожением ударной группы, как это произошло в тот день.

В 08.18 тех суток пост ВНОС Пумманки по пеленгу 295° на большом удалении обнаружил конвой противника, шедший курсом из Киркенеса на Вардё. В 09.14 для уточнения данных о конвое в Варангер-фьорд вылетели два «Харрикейна», которые вследствие низкой облачности и снежных зарядов, конвой не обнаружили. Несмотря на важность своевременного обнаружения каравана, следующая группа разведчиков вылетела лишь спустя 2,5 часа. В 12.05 в районе Перс-фьорда двумя Як-1 была обнаружена группа кораблей противника в составе шести крупных и нескольких малых кораблей, но ее курс остался неустановленным. Данные об обнаруженных кораблях поступили на командный пункт ВВС СФ только в 13.30, хотя

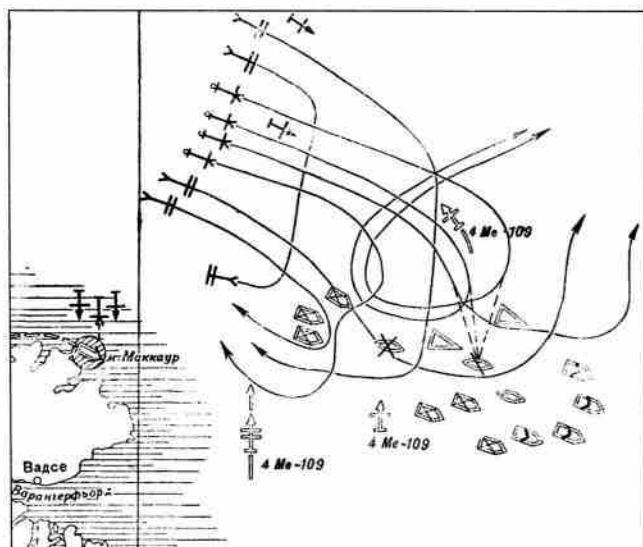
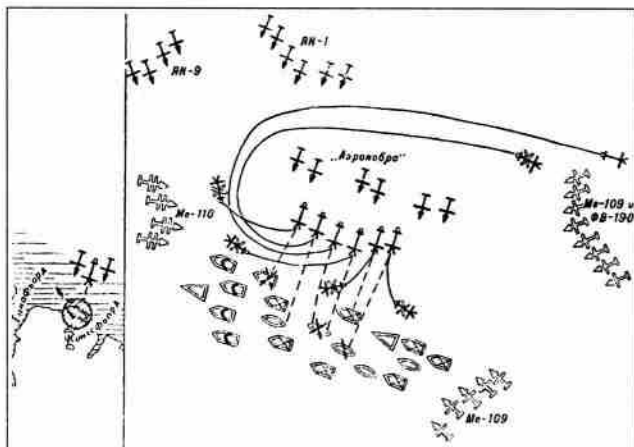
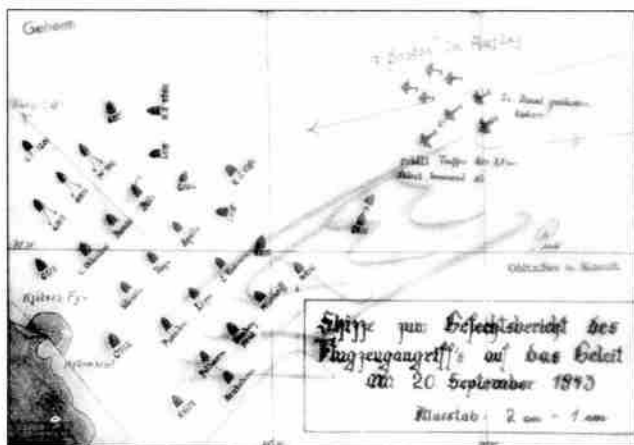


Схема торпедного удара 6.9.1943: советская и немецкая (на с.274 внизу) (из КТВ 22-й флотилии тральщиков)

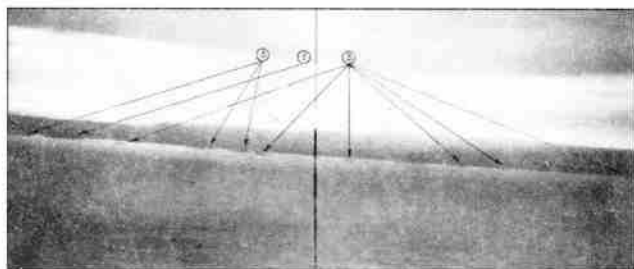


Схемы торпедного удара 20.9.1943: советская (вверху) и немецкая (внизу) (из КТВ 61-й флотилии сторожевиков)



разведчики произвели посадку в 12.45. По непонятной причине истребители не воспользовались радио, а 45-минутная задержка после их посадки объяснялась неспособностью штаба 6-й иад быстро собрать и передать вверх необходимые сведения.

Уже в эти часы командующий ВВС генерал-майор авиации А.Х. Андреев составил предварительный замысел действий против конвоя. Он заключался в нанесении удара силами торпедоносцев в сопровождении истребителей, а для обеспечения действий торпедоносцев предполагалось использовать штурмовики Ил-2 также в сопровождении истребителей. С целью отвлечения части перехватчиков противника от конвоя планировалось выслать группу истребителей для удара по аэродрому Свартнес.



Торпедная атака старшего лейтенанта Казакова на конвой 20.9.1943

Первая попытка нападения на караван последовала в 13.31, когда находившаяся в районе Бос-фьорда подводная лодка «М-104» выпустила ему вдогонку две торпеды. Из-за сильного охранения командир «малютки» капитану 3 ранга Ф.И. Лукьянову пришлось пропустить суда над собой и стрелять в тот момент, когда курсовой угол составлял уже 175°. Торпеды до цели не дошли, но были замечены немецкими сигнальщиками, которые усилили бдительность. Почти сразу же вслед за этим «Бостон» 118-го рап, производивший плановую разведку коммуникаций, в 13.50 в третий раз обнаружил противника уже в районе мыса Маккау. Как и следовало ожидать, он шел северо-западным курсом. С воздуха его прикрывали шесть истребителей. Метеорологическая обстановка в районе мыса Маккау была намного лучше, чем у Вардэ, — облачность 4—6 баллов высотой 1500 м, видимость 20 км. Из-за обрыва самолетной радиантенны и на этот раз данные воздушной разведки стали известны штабу ВВС СФ только после посадки разведчика на аэродроме в 15 часов. Зато пилот пролетевшего над конвоем в 15.40 нашего разведывательного «Спитфайра» не поленился передать сообщение, но сделал это открытым текстом. Несомненно, что это стало для немецкой стороны дополнительным сигналом к тому, чтобы усилить бдительность и увеличить воздушное прикрытие каравана.

Несмотря на то что с момента первого обнаружения прошло семь часов и корабли противника уже сравнительно далеко ушли в западном направлении, командующий ВВС СФ решил нанести удар в соответствии с предварительным замыслом. Поскольку к моменту вылета самолетов конвой находился на пределе радиуса действий штурмовиков, и их вылет был отставлен. Непосредственно перед вылетом торпедоносцев приказанием начальника штаба ВВС СФ в район конвоя был выслан разведчик от 118-го рап.

Организация удара была возложена на командира 5-й мтад. Предварительное распоряжение было передано ему еще в 13.45. В 13.50 начальник штаба 5-й мтад поставил задачи командирам 9-го гмтап и 225-го иап. Группа непосредственного прикрытия торпедоносцев состояла из шести истребителей 255-го иап, группа воздушного боя — из шести Як-1 и четырех только что полученных ВВС СФ Як-9 20-го иап 6-й иад, которые временно придавались командиру 5-й мтад. В 14.32 начальник штаба 5-й мтад, минуя командира 9-го гмтап, который являлся ведущим группы торпедоносцев, поставил задачу командиру 20-го иап майору Томашевскому. О том, кто является руководителем всех групп в воздухе, Томашевскому не сообщали. В спешке забыли и об установлении ТУС для связи между ведущим торпедоносцев и ведущим 20-го иап. Впрочем, как показали дальнейшие события, командир 9-го гмтап Костыкин так и не попытался воспользоваться радио даже для связи внутри своей группы. Кроме того, следует отметить, что 20-й иап действовал на Северном театре еще в 1942 г., но после понесенных потерь был отведен в тыл на пополнение и вернулся на театр только в июне 43-го. Большинство его летчиков составляли молодые пилоты, недостаточно знакомые с особенностями действий на театре и эксплуатации новой техники.

В 15.20 для выполнения задачи вылетело семь торпедоносцев и шесть «Аэрокобров» прикрытия. Через минуту с аэродрома Ваенга-2 взлетели десять истребителей Як-1 и Як-9. Маршрут полета торпедоносцев проходил через Цып-Наволоки, затем 30—40 км севернее полуострова Рыбачий и дальше морем в район цели с расчетом атаковать конвой со стороны моря. Один торпедоносец из-за неисправности материальной части возвратился на аэродром. Самолеты-торпедоносцы и истребители непосредственного прикрытия шли на высоте 30—70 м.

На такой же высоте первоначально шла и группа воздушно-го боя. Длительный полет над морем на малой высоте — достаточно непростое испытание даже для опытного летчика. Поддерживать заданную высоту в то время, как серое небо почти сливается со свинцовой водой и линия горизонта теряется весьма непросто. Высотомер может давать отклонения,

поскольку выставленный на атмосферное давление в районе аэродрома он неизбежно «врет» при полете над другим районом. Короче говоря, спустя некоторое время майор Томашевский поднял свою группу на высоту 400–600 м.

По-видимому, именно в этот момент противник и обнаружил наши самолеты посредством РЛС. В 16.05 и в 16.20 наша радиостанция подслушивая перехватила радио, из которого стало известно, что противник по тревоге поднял свои истребители и направил их в район Вардё. В дальнейшем в радиозфире можно было отслеживать, как вражеские операторы наводят свои перехватчики на наши группы.

Обнаружив конвой в районе Конгс-фьорда, торпедоносцы и истребители легли на курс сближения с ним. Не доходя до цели 10–12 км, они были встречены тремя группами «Мессершмиттов» общей численностью до 30 самолетов. Группа воздушного боя (самолеты Як-1 и Як-9) отстала от торпедоносцев, в результате чего «кобры» непосредственного прикрытия были вынуждены вступить в бой с противником и отстали от опекаемых.

В 16.33 торпедоносцы начали атаку. Два из них были сразу же подбиты скорее преследовавшими истребителями, чем зенитной артиллерией. Однако все сбросили торпеды: два — по одному транспорту, остальные — каждый по своей цели (два по транспортам и последние два по сторожевым кораблям). Дистанция сброса торпед осталась неизвестной (у ст. лейтенанта Казакова — примерно 3000 м), но, судя по всему, она была довольно большой, если не предельной. Неудивительно, что ни одна торпеда не попала. Выход из атаки производился неправильно — разворотом вправо, благодаря чему корабли конвоя обстреливали наши машины еще несколько томительных минут. Результат не замедлил сказаться. Два подбитых самолета-торпедоносца (командиры экипажей капитан Яковлев и ст. лейтенант Васильев) упали горящими в море сразу же после сбрасывания торпед. Два других торпедоносца (командира 9-го гмтап майора Костыкина и ст. лейтенанта Малеева) были сбиты истребителями противника на отходе от цели. Строй наших самолетов окончательно распался, каждый вел бой самостоятельно. Торпедоносец капитана А. Островского, подбитый над целью, при возвращении передал по радио, что вследствие отсутствия горящего совершает вынужденную посадку в море. Два МБР-2, вылетевшие на поиск, его не нашли. Только один торпедоносец из шести — ст. лейтенанта Казакова — возвратился на аэродром с серьезными повреждениями. Воздушный бой между истребителями закончился вничью — мы потеряли одну «кобру», противник — один Bf-109G. Оба пилота погибли. Следует отметить, что «яки» группы воздушного боя держались крайне пассивно и не вступили в сражение, пока сами не были атакованы, когда противник начал преследование удалявшихся советских самолетов. В результате один Як-1 сел на воду у побережья Рыбачьего, а его пилот был спасен торпедным катером. Также безуспешно действовала группа, выделенная для демонстративных действий. Она только в 18.15 атаковала аэродром Свартнес, сбросив на него... четыре бомбы АО-25. Противник откликнулся на вызов — в 18.27 восточнее Свартнес четыре наших «Харрикейна» провели воздушный бой с шестью «Мессершмиттами» и потеряли один истребитель.

Как бы ни были чувствительны потери среди истребителей, для 9-го гмтап они были просто катастрофическими. Часть лишилась не только командира и пяти опытных экипажей, но фактически боеспособности. В отчете МТА ВВС СФ за IV квартал 1943 г. указывается, что к началу квартала «основные кадры подготовленных экипажей торпедоносцев были потеряны в ожесточенных боях против немецкого фашизма на его коммуникациях в Баренцевом море», а в полку к началу октября осталось всего три экипажа, которые могли производить полеты на торпедометание в простых условиях. В очередной, уже третий, раз всю работу по подготовке и сколачиванию части предстояло начинать заново.

Очевидно, что вина за столь катастрофический провал лежит на всех без исключения командных инстанциях, начиная от командования ВВС флота вплоть до командира 9-го гмтап. Командующий и штаб ВВС не отказались от проведения удара, даже несмотря на выход цели за предел радиуса действия штурмовиков и очевидную потерю внезапности. Вряд ли как удачный экспромт можно расценивать включение в состав атакующих сил группы от 20-го иап, который ни организационно, ни тактически не был подготовлен к такого рода действиям. Штаб 5-й мтад еще более усугубил эти просчеты, упустив несколько важнейших моментов организации взаимодействия между группой торпедоносцев и группой воздушного боя. Наконец, погибший командир 9-го гмтап Ф.В. Костыкин лишь во второй раз принимал участие в атаке конвоя. Первый его вылет — 4 июля — весьма трудно признать удачным. Еще тогда стало ясно, что командир полка к роли ведущего группы не готов, поскольку не владеет тактическими приемами атаки и выхода из нее, а также не руководит своими подчиненными в воздухе. Не ясно, производился ли разбор того неудачного боя, но совершенно очевидно, что командир полка не сделал из него необходимых выводов. Что же касается боя 20 сентября, то его разбор проводился командующим ВВС СФ на совещании, куда были приглашены все командиры частей и подразделений до командира эскадрильи включительно. Заключительное слово произнес командующий флотом адмирал А.Г. Головкин. К сожалению, как показали последующие события, этого урока оказалось недостаточно, чтобы решить все проблемы, связанные с организацией ударов по конвоям вообще и взаимодействием различных авиачастей в частности.

7 октября новым командиром полка был назначен майор Б.П. Сыромятников. С первых дней войны в качестве командира эскадрильи Ар-2 73-го бап ВВС КБФ он сражался на фронте. В марте 42-го его назначили командиром формирующегося 29-го бап, который с июля воевал на Северном театре в составе ОМАГ. В ноябре того же года Сыромятникова направили на курсы усовершенствования старшего начсостава, которые он закончил в июне 43-го, вернувшись командовать своим полком. Несомненно, что новый командир был весьма заслуженным летчиком, имевшим обширный боевой опыт, включая действия на Севере, но летать на торпедоносце ему раньше не доводилось. Впрочем, практика назначения на должности командиров мино-торпедных полков офицеров, не имевших необходимой подготовки, уже давно являлась недоброй «традицией» нашей морской авиации. Одновременно с этим происходило пополнение штатов части, обучение молодых пилотов. Этот процесс только начался, когда 13 октября из штаба 5-й мтад поступило приказание готовиться к новому групповому вылету...

В 08.55 самолет «Бостон» 118-го разведывательного авиационного полка в районе Бос-фьорда обнаружил направлявшийся в Варангер-фьорд вражеский конвой в составе трех транспортов, двух миноносцев, шести сторожевых кораблей, шести тральщиков и семи сторожевых катеров, над которыми барражировало четыре истребителя. Впоследствии для слежения за караваном высылалось еще три пары разведывательных «яков», так что говорить о внезапности нападения не приходилось.

Атаковать конвой командующий ВВС флота генерал-майор авиации А.Х. Андреев решил комбинированным ударом групп штурмовиков, пикирующих бом-

Командир 9-го гмтап с октября 1943 г. подполковник Сыромятников Борис Павлович. Погиб в бою 16.10.1944, удостоен звания Героя Советского Союза посмертно



бардировщиков и торпедоносцев, которые должны были действовать эшелонированно по высоте, с небольшими интервалами по времени и с разных направлений. То ли из-за нехватки подготовленных к низкому торпедометанию пилотов, то ли отчаявшись преодолеть сильный зенитный огонь крупного конвоя, командование решило разделить группу из шести торпедоносцев поровну на низкие и высотные. Следует подчеркнуть, что высотные торпеды не применялись ВВС СФ для атаки конвоя в море в светлое время суток с июня 1942 г. Не в пример предыдущему разу, уже в 09.45 командирам соединений и частей были даны предварительные распоряжения о подготовке самолетов к вылету. Однако по непонятным причинам процесс уточнения элементов движения и состава конвоя затонул на четыре часа, за которые корабли успели войти в Варангер-фьорд, т.е. в зону досягаемости истребителей 5-й эскадры с аэродромов Хебуктен и Луостари. Сразу после появления первых советских самолетов в районе конвоя на аэродромах была объявлена тревога, после чего в воздух поднялись 22 «Мессершмитта» (на момент нападения над конвоем находились три Bf-109 и два Bf-110).

Первыми в 14.58 на траверзе мыса Кибергнес вышли в атаку под прикрытием 10 истребителей шесть Ил-2 46-го шап. Им удалось добиться попадания 100-кг бомбы в транспорт «Альстердам» (3655 брт), который получил незначительные повреждения (один человек убит). От пушечно-пулеметного огня пострадали канонерская лодка «К 3» и сторожевик «V 6104» (по два раненых). Во время воздушного боя с несколькими группами вражеских истребителей, разыгравшегося в ходе атаки, наши летчики потеряли два Як-1 и один Ил-2, который приводнился в Варангер-фьорде. Три «ила» имели тяжелые повреждения от зенитного огня.

Через 4 минуты удар по конвою с высоты 3000 м нанесли пять Пе-2 29-го бап. Из-за сильного противодействия неприятельских истребителей бомбардировка производилась с горизонтального полета и не увенчалась даже видимым успехом. Прикрывавшая эту группу шестерка Як-9 20-го авиаполка вела бой с 12-14 Bf-109. С задания не вернулся Пе-2, считавшийся сбитым зенитным огнем кораблей. К сожалению, эта атака оказалась не только безрезультатной, но даже вредной, поскольку заставила часть немецких истребителей подняться на большую высоту. Так что когда спустя три минуты к конвою приблизилась тройка высотных торпедоносцев во главе с майором Литвиновым, они сразу же подверглись ожесточенному нападению. Уже после сбрасывания торпед «Мессершмитта» удалось сбить «Бостон» капитана Величкина и одну из «кобр» воздушного эскорта. Машина ст. лейтенанта Перегудова получила тяжелые повреждения, но смогла дотянуть до аэродрома. Что же касается торпед, то, по немецким данным, они приводнились слева по корме каравана и некоторое время циркулировали на поверхности, пока не пропали из вида.

Завершила удары по конвою тройка низких торпедоносцев капитана Макаревича. К тому моменту предыдущие группы наших самолетов, отражая атаки истребителей противника, численность которых достигла максимума, всеми силами старались выйти из боя. В этой суматохе «Бостоном» удалось прорваться к каравану, но мощь его зенитного огня оказалась несопоставима с составом атакующей группы. А-20 Макаревича был сбит охотником «Uj 1207»

**Заместитель командира
3-й эскадрильи 9-го гмптап капитан Макаревич Сергей Антонович. Погиб в бою
13.10.1943, удостоен звания
Героя Советского Союза
посмертно**

при прорыве внешней линии охранения (пулеметным огнем на охотнике ранено два человека), другой «Бостон» — сосредоточенным огнем всех кораблей еще до выхода на дистанцию залпа. Для мл. лейтенанта Чужанкова 13 октября стало датой боевого крещения и гибели одновременно. Лишь мл. лейтенанту Лопатину удалось вернуться на родной аэродром, да и то потому, что он избежал от торпеды на дистанции 5600 м от цели. Из двух сброшенных торпед у одной произошел самовзрыв, а другая затонула, пройдя предельную дистанцию, в тот момент, когда находилась между судами конвоя.

По результатам боя немецкие истребители доложили о 26 воздушных победах, еще о четырех — корабли охранения. Реально мы лишились девяти самолетов. Наиболее тяжелые потери понесли торпедоносцы, утратившие половину от числа вылетавших. Кроме того, в воды Баренцева моря упали два Як-1, две «Аэрокобры», Ил-2 и Пе-2. Ни один из немецких самолетов не был сбит. Потери имелись лишь на кораблях охранения. Кроме транспорта «Альстердам», незначительно пострадал норвежский пароход «Кора» (817 брт), машина которого вышла из строя в результате близкого разрыва авиабомбы (по всей вероятности, одной из ФАБ-250, сброшенных Пе-2).

Несмотря на тяжелые потери, командование ВВС СФ считало, что в результате налета был потоплен 10 000-тонный транспорт, сторожевой корабль и поврежден 5000-тонный транспорт, что расценивалось как вполне удовлетворительный результат. Это в полной мере относилось и к высотным торпедам. Считалось, что ими был поврежден крупный транспорт, и именно это позволило низким торпедоносцам добить судно. Данью уважения погибшим летчикам стало посмертное присвоение С.А. Макаревичу звания Героя Советского Союза (указ от 31.5.1944).

Наступление полярной ночи и потеря последних подготовленных пилотов положили конец массированным нападениям на вражеские перевозки до марта 44-го года. Попытка послать для атаки каравана три высотных торпедоносца имела место 3 ноября, но, не обнаружив цель в расчетной точке, самолеты вернулись на аэродром. Остальные вылеты всего означенного периода были посвящены «свободной охоте» одиночных машин.

Очередной дебют этого вида деятельности состоялся утром рокового дня 20 сентября, когда ст. лейтенант Пирогов произвел поиск до входа в пролив Магерей-сунн, но, не обнаружив целей, обстрелял пушечно-пулеметным огнем несколько норвежских рыболовных судов. В дальнейшем многие летчики, среди которых следует выделить в первую очередь Пирогова, Литвинова, Зайцева и Францева, неоднократно вылетали на крейсерство, но никаких реальных успехов, если не считать нескольких подожженных норвежских каботажников, не добились. Тем не менее по докладам их успехи выглядели даже более весомыми, чем в те месяцы, когда торпедоносцы наносили групповые удары, а потери резко снизились. Вот одно из немецких донесений, описывающих атаку торпедоносца-«охотника»:

«24.11.1943 СКР «V 6111» находился в составе конвоя на переходе из Репе-фьорда в Ло-фьорд. Конвой состоял из сторожевых кораблей «V 6111» (флагман), «V 6103», «V 6108», танкеров «Сенатор» (840 брт), «Олеум» (476 брт) и «Одербанк» (708 брт). Корабли охранения следовали в строю кильватера. СКР «V 6103» с поставленным тралом шел впереди, обеспечивая противоминное охранение. СКР «V 6111» и «V 6108» несли охранение с левого борта.

Погода: ветер зюйд-зюйд-ост 3—4 балла, волнение 1 балл, облачно, хорошая видимость. Скорость хода: 7 узлов.

В 11.12 по пеленгу 305° был обнаружен летевший западным курсом самолет, который в 11.17 скрылся из вида за островом Ингёй. Национальная принадлежность и тип не могли быть определены из-за большого расстояния. СКР «V 6111» объявил воздушную тревогу.

В 11.20 конвой находился в 1 миле севернее острова Латоия в квадрате 7285AC и был атакован со стороны левого борта с кормы с высоты примерно 100 м той же машиной, которая об-



летела остров. После того как самолет был взят под обстрел всеми кораблями, он продолжая вести огонь из бортового оружия, снизился до 20-м высоты и сбросил на раковине СКР «V 6108» бомбу или мину. Парашют, взрыв или торпедный след не наблюдались. После сброса самолет снова поднялся на 100-м высоту, перелетел через конвой вперед и улетел на север. Наблюдалось несколько попаданий в фюзеляж машины. Зенитки СКР «V 6111» не могли быть полностью задействованы, так как зенитный огонь по низко летящей машине мог причинить вред собственным транспортным судам. Повреждений на конвое не было».

Остается добавить, что наш самолет действительно получил сильные повреждения и с трудом достиг базы. Его пилот ст. лейтенант В.В. Пирогов искренне считал, что его торпеда потопила 6000-тонный транспорт. За мужество, проявленное в данном эпизоде, и боевые успехи (Пирогов доложил о потоплении еще одного судна 18 декабря) указом от 22.2.1944 Пирогов был удостоен звания Героя Советского Союза. Такой же награды удостоился другой «охотник» — ст. лейтенант Н.И. Зайцев, а также неоднократно летавший с ними штурманом лейтенант М.П. Боронин. По итогам года награждены были также штурман капитан Ю.П. Кочелавский (с марта 1942 г. до конца 1943 г. совершил 102 боевых вылета в составе экипажей Поповича, Балашова и Макаревича; указ от 31.5.1944) и стрелок-радист старшина М.М. Бадюк (86 боевых вылетов в разных экипажах, сбил несколько самолетов, включая Bf-110 в бою 1.5.1943; указ от 22.2.1944).

* * *

Трудно охарактеризовать результаты, достигнутые МТА СФ во второй половине 1943 г., иначе чем неудовлетворительные. Несмотря на многочисленные вылеты, жестокие бои и кровавые потери, нам не удалось поразить торпедами ни одного вражеского судна! В чем причины? Вот как они излагались в «Отчете о боевых действиях и боевой подготовке минно-торпедной авиации за июль — сентябрь 1943 г.»:

«Основные недостатки в боевой деятельности:

1. Отсутствовала должная проработка операции и порядок выполнения ее командиром группы торпедоносцев с экипажами торпедоносцев и обеспечивающими торпедоносцев истребителями и штурмовиками, вследствие чего в воздухе — при полете по маршруту, при обнаружении противника и во время атаки возникало непонимание взаимодействующих экипажей, а это приводило к несогласованности действий и плохим результатам.

2. Боевое управление в воздухе командиром группы торпедоносцев осуществлялось плохо, вследствие чего во время атаки торпедоносцы всегда шли за ведущим, а поэтому все атаки однообразны с одного направления, без учета конкретной обстановки.

Командиры групп торпедоносцев не проявляли военной хитрости при выполнении торпедных атак для создания внезапности.

3. Выделяемые для боевого обеспечения торпедных атак истребители в отдельных случаях не выполнили своей задачи.

Группа непосредственного прикрытия торпедоносцев увлекалась воздушным боем и теряла торпедоносцы, группа,

Боевая работа самолетов 9-го гмтап ВВС СФ во 2-м полугодии 1943 г.

Квартал	III	IV	Всего
Всего с/в	102	108	210
в т.ч. с/в торпедоносцев	49	67	116
сброшено торпед по целям	46	20	66
в т.ч. с/в на минные постановки	-	-	-
выставлено мин	-	-	-
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	16 (14)	4 (3)	20 (17)

Летчики 9-го гмтап, удостоенные звания Героя Советского Союза по итогам 1943 г.: штурман звена лейтенант Боронин Михаил Петрович (погиб в бою 11.5.1944), заместитель командира 3-й эскадрильи старший лейтенант Зайцев Николай Иванович (погиб в бою 11.5.1944), штурман эскадрильи капитан Кочелавский Юрий Петрович, заместитель командира 2-й эскадрильи старший лейтенант Пирогов Владимир Васильевич



предназначенная для ведения воздушного боя, не всегда проявляла активность. Управление воздушным боем отсутствовало, вследствие чего истребители противника получали возможность одной группой скосать все наши истребители, а другой — бить торпедоносцы.

4. Торпедные атаки не обеспечивались постановкой дым-завес...

5. Дистанция сбрасывания торпед в большинстве случаев превышала 1000 м, в результате чего 49% (выделено мной. — прим. М.М.) сброшенных торпед не встретились с целью.

6. Результаты торпедных ударов не зафиксированы, т.к. фотографирование производилось с больших дистанций и несвоевременно».

Эти выводы прекрасно иллюстрируются следующими цифрами: из 21 торпедной атаки, совершенной в 1942 г., 17 (81%) были совершены с дистанции до 1000 м. В 43-м таких атак из 128 было уже только 66 (51,5%). 34 (26,5%) были сделаны с дистанции от 1000 до 2000 м, 10 (7,8%) в диапазоне 2000—3000 м, 9 — (7%) 3000—4000 м и 4 (3%) с дистанции более 4000 м, что превышало дальность хода торпеды. Возросло и количество случаев, когда пилотам приходилось сбрасывать торпеды с острых курсовых углов — занятию более выгодной позиции препятствовал сильный огонь зенитной артиллерии, а зачастую и истребители противника.

Боевая подготовка экипажей торпедоносцев во втором полугодии 43-го проводилась несколько интенсивнее, чем раньше. Если в первой половине года летчики совершили 152 учебных вылета и 640 атак со сбрасыванием 59 практических торпед, то во второй эти цифры выросли до 214, 1019 и 57 соответственно. В течение всего года низкому торпедометанию в простых условиях было обучено 72 экипажа, высотному — девять экипажей, но только восемь экипажей отработали групповые действия во взаимодействии с другими родами авиации. Как можно было убедиться из многочисленных примеров, слабым местом являлась слетанность летчиков в составе групп. Их маневры становились скованными, противозенитные маневры почти не осуществлялись. Все внимание ве-

домых сосредотачивалось на том, чтобы идти за ведущим, а последний, как правило, если и руководил группой, то в основном личным примером — после того как он сбрасывал торпеду, ее сбрасывали и остальные.

Анализируя действия противника, приходишь к выводу, что своим успехам во второй половине 43-го он обязан решительному массированию сил. С конца июля в очередной раз увеличился состав конвоев. Теперь в них входило по восемь сторожевиков и четыре-шесть охотников из примерно 15 и 10 кораблей каждого класса, которыми враг располагал на Заполярном театре. Улучшилось и зенитное вооружение кораблей, которые именно в это время начали получать на вооружение в массовом количестве зенитные автоматы калибром 37-мм и счетверенные 20-мм установки. Такая же ситуация была и с истребителями. На перехват наших ударных самолетов по тревоге стало вылетать не 4—6, а 20—25 истребителей, что тоже составляло примерно половину сил авиационного командования «Норд (Ост)». Подобного сосредоточения оборонительных сил и средств враг никогда не создавал ни на одном другом театре. Мы же решительного массирования пока избегали. Из

11 крупных ударов по караванам во вторую половину 1943 г. лишь в четырех случаях торпедоносцы непосредственно взаимодействовали со штурмовиками или бомбардировщиками. Практически же нашим летчикам крайне редко удавалось выдержать плановую таблицу и произвести налеты именно в той последовательности, как они планировались. Каждый из трех ударных полков ВВС СФ (9-й гмтап, 29-й бап и 46-й шап) выделял для участия в одном ударе, как правило, от четырех до шести самолетов, чего для разгрома крупного конвоя было совершенно недостаточно. Справедливости ради следует признать, что и количество частей ударной авиации по сравнению с ВВС других флотов на Севере было наименьшим. Трудности с запасными частями и низкое качество обслуживания приводили к тому, что в исправном состоянии в каждом из полков одновременно находилось не более 10—15 машин. Но и в этом есть большая доля вины командования. И тем не менее именно во втором полугодии 1943 г. штабу ВВС СФ удалось нащупать основы организации массированных ударов по конвоям, которые в последующем периоде после многократной практической обкатки начали давать реальные результаты.

Торпедные атаки МТА СФ в 1943 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/реально	Потери
14.1 (13.16)	2 Хэмп	Киселев, Баштырков	у-вр	р-н Вадсё	КОН/ТР «Алгол», «Роландсбек», «Уленкорст», «Тукман», СКР «V 5907», «V 5904», «V 6110», «V 6112», БО «Uj 1104», «Uj 1105», «Uj 1108»	2 АН	+ 2 ТР по 6-7000/промах, = БО «Uj 1108» (ППО; +1, =3)	+ 1 Хэмп (Баштырков)
14.1 (13.50)	1 Ил-4	Громов	у-вр	р-н м. Киббергнес	КОН (?) / МТЦ «R 54», «R 63», «R 91»	1 АН	+ ТР 9-10000 т/промах	
15.1 (12.22)	2 Ил-4	Балашов, Перегудов	у-вр	р-н Сюльте-фьорда	КОН (3 ТР, 1 ММ, 2 СКР)/ТР «Буг», «Бигдэй», ГВБТР «М. Штински», СКР «V 6109», «V 5906», «NKI 07»	2 АН	+ ТР 5000/промах	
15.1 (13.37)	1 Ил-4, 2 Хэмп	Агафонов, Малыгин (несброс), Макаревич	у-вр	р-н м. Киббергнес	КОН (1 ТР, 1 ММ, 1 СКР)/КОН СКР «NKI 08»	2 АН	+ ТР 4000, СКР/промах	
15.1 (13.40)	2 Хэмп	Трунов, Зайченко	у-вр	70.35/30.30	КОН (2 ТР, 1 ММ, 2 СКР)/? КОН СКР «V 6109» или СКР «V 5910»	2 АН	+ 2 ТР по 4-5000 / промах	
28.1 (15.45)	2 Хэмп	Островский, Малыгин (несброс)	со	р-н м. Киббергнес	КОН (7-8 ТР, 1 СКР)/ТР «Марс», «Хиос», ТН «Ингер Йохане», «Олеум», СКР «V 5907», «V 5909», «V 5910»	1 АН	не наблюдал/взрыв торпеды на берегу	
29.1 (12.21)	2 Хэмп	Трунов, Старцев	у-вр	р-н Вадсё	КОН (3 ТР, 5 СКР)/КОН СКР «NKI 08»	2 АН	+ ТР 10000	+ 1 Хэмп (Трунов)
29.1 (14.25)	2 Хэмп	Киселев, Зайченко	у-вр	р-н Берлевог	КОН (5 ТР, 3 СКР)/ТР «Датлеф», «Ункас», «Камбронне», «Наталь», СКР «V 6103», «V 6110», «V 6115»	2 АН	+ ТР 6000/промах	
29.1 (14.35)	2 Хэмп	Островский, Малыгин	у-вр	р-н Берлевог	то же	2 АН	+ ТР 7 и 12000/промах	+ 2 Хэмп (Островский, Малыгин)
29.1 (14.50)	2 Ил-4	Агафонов, Перегудов	у-вр	р-н Берлевог	КОН (3 ТР, 4 СКР)/то же	2 АН	+ ТР 7-8000/промах	
30.1 (12.40)	2 Ил-4	Балашов, Глушков	у-вр	р-н м. Киббергнес	КОН (1 ТР, 1 СКА)/норв. ТР «Бро»	2 АН	промах	
31.1 (16.05)	1 Хэмп	Величкин	у-вр	р-н Сюльте-фьорда	КОН (4 ТР, 5 СКР)/ТР «Малькефельс», «Фазан», «Марштайнен», «Хермод», СКР «V 5910», «V 5907», «V 5909», «V 6112»	1 АН	+ ТР 8000/промах	
5.2 (14.20)	2 Ил-4, 2 Хэмп	Балашов, Шахруба, Адинсков, Макаревич	у-вр	р-н Сюльте-фьорда	КОН (2 ТР, 5 СКР)/ТР «Лисакер», ПМШ «Вальборг», «Карин», ТХ «Гуши 2», БДБ «F 239», «F 278», «F 279», «F 293», «F 297»	4 АН	не наблюдали из-за противодействия/промах	
13.2 (14.11)	2 Ил-4, 3 Хэмп	Балашов, (из-за выхода из строя мотора на сам. ведущего группа повернула назад; торпеда сброшена по м/б для облегчения сам.)	у-вр	р-н м. Маккау	1 м/б норв. катер «Флёманн»	1 АН	+ м/б (ППО)/промах	
19.2 (15.52)	2 Ил-4	Громов, Агафонов	гк	р-н Хавнингсберг	ОТР /LAT «Гуши 2», БДБ «F 227»	2 АН	+ ТР 3-4000/промах	
21.2 (12.08)	1 Ил-4, 2 Хэмп	Громов, Гуроров (несброс)	у-вр	р-н Вадсё	ТЦ/голл. ТХ «Рурдомп»	2 АН	промах	
21.2 (21.25 и 20.58)	3 Ил-4	Попович, Глушков (несброс), Агафонов	у-вр	у входа в Киркенес	КОН/ТР «Вейсзее», «Драу», «Нарвик», «Леба», «Сюзанна», «Долларт», ТН «Алгол», «Клёверен», КТ-3, бук. «Штеркроддер», «Пасвик», ПЛБ «Бали», «М 302», «М 381», БО «Uj 1101», «Uj 1102», МТЦ «R 154», СКР «V 6103», «V 6109», «V 6110», «V 6112»	2 АВА	два пожара на воде/промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
27.2 (16.41)	2 Ил-4	Балашов, Шкаруба	у-вр	р-н Конгс-фьорд	КОН (1 ТР, 4 СКР)/ТР «Хартмут», ТН «Банко», МТЩ «R 89», «R 55», «R 57»	2 АН	+ ТР 12-14000/ промах	
16.3 (14.44)	3 Ил-4, 2 Хэмп	Ведмеденко, Громова, Киселев, Шкаруба (несброс), Мартыанов	у-вр	р-н Бос-фьорда	КОН (4 ТР, 3 СКР)/ SAT «Сумба», ТХ «Кате Джонас», «Буг», «Долларт», БДБ «F 196», «F 197», «F 197», «F 252», «F 286»	4 АН	+ ТР 6000/ промах	
28.3 (13.12)	2 Ил-4, 2 Хэмп	Попович, Глушков, Киселев, Дубинец	у-вр	р-н Конгс-фьорд	КОН (5 ТР, неск. СКР)/ТР «Валенсия», «Ганс Леонхарт», «Адольф Биндер», «Ирмтрауд Кордс», «Треуенфельс», «Альтенфельс», «Итаури», «Акс», ТН «Клеверен», СКР «V 6109», «V 6103», «V 6110», «V 6112», «V 5901», «V 5902», «V 5903»	4 АН	три взрыва торпед/ промах	
29.3 (12.43)	2 Ил-4	Громова, Шкаруба	у-вр	р-н Бос-фьорда	КОН (2 ТР, 2 ММ, 3 СКР)/ТР «Кифисия», ТН «Лизелотте Эссбергер», ТЩ «M 322», «M 361», БО «Uj 1104», «Uj 1103», «Uj 1109»	2 АН	+ ТР/ промах	
29.3 (18.00)	3 Ил-4	Агафонов, Глушков, Мисняев (несброс)	у-вр	р-н Вардб	КОН (7 ТР, 6 СКР)/ТР «Валенсия», «Ганс Леонхарт», «Адольф Биндер», «Ирмтрауд Кордс», «Треуенфельс», «Альтенфельс», «Итаури», ТН «Клеверен», ТЩ «M 263», МТЩ «R 55», «R 57», «R 89», «R 90», СКР «V 6109», «V 6103», «V 6110», «V 6112», «V 5901», «V 5902», «V 5903»	2 АН	+ ТР 12-13000/ промах	
25.4 (13.00)	5 Хэмп	Киселев, Мартыанов, Гуторов, Зайченко, Махридин	у-вр	р-н Конгс-фьорда	КОН (3 ТР, 3 ТЩ, 9 СКР)/ ТР «Левзе», «Нойкур», «Раутеналер», ТН «Г. Андерсен», ТЩ «M 381», СКР «V 6109», «V 5902», «V 5907», «NKI 10», «NKI 11», БО «Uj 1207», «Uj 1208», «M 343»	5 АН	+ ТР 10-12000, ТР 4-5000, 2 СКР/ + ТР «Левзе», 2624 брт (АН)	+ 1 Хэмп (Киселев)
1.5 (22.30)	2 Ил-4, 3 Хэмп	Балашов, Шкаруба, Зайченко, Гуторов, Мартыанов	у-вр	р-н м. Кибегнес	КОН (2 ТР, 2 ТН, 7 кор./) ТР «Кристель Винен», «Транспорт», «Генри», «Вера В», ТН «Марштайнен», ТЩ «M 321», СКР «V 6102», «V 6103», «V 6110», «V 5903», БО «M 343», «Uj 1207», «Uj 1208»	5 АН	+ ТР 12 и 8000/ промах	+ 1 Хэмп (Зайченко)
7.5 (18.55)	2 Ил-4, 2 Хэмп	Балашов, Дубинец, Гуторов, Махридин	у-вр	р-н Бос-фьорда	КОН (1 ТР, 5-7 хор. охр./) ГС «Фазан», ТЩ «M 322», «M 381», БО «Uj 1101», «Uj 1103», «Uj 1106»	4 АН	+ ТР 4-6000, ТЩ/ промах	+ 1 Хэмп (Гуторов)
23.5 (15.45)	4 Ил-4	Попович, Шкаруба, Дубинец, Мисняев	у-вр	р-н м. Кибегнес	КОН (3 ТР, 7 кор./) ТР «Бармбек», «Крижау», «Порто Алегре», ТН «Иггар Йохане», Бот «Рунден», «V 6102», «V 6103», МТЩ «R 53», «R 59», БО «Uj 1207», «Uj 1214»	4 АН	= ТР 10-12000/ промах, = бот «Рунден» (ППО)	+ 1 Ил-4 (Мисняев)
15.6 (01.15)	2 Хэмп	Макаревич, Попов	гк	р-н Лаксе-фьорда	КОН (2 ТР, 2 ТН, 6-8 кор./) ТР «Матис Штиннес», «Фоника», «Эльзе», «Бинц», «Север», СКР «V 6102», «V 6107», «V 6108», «V 5907», «V 5910», МТЩ «R 54», группы БО «Uj 1206» и «Uj 1208»	2 АН	+ ТР 8-10000, ТН 6000/ промах	
19.6 (15.35)	3 Ил-4	Попович, Шкаруба, Балашов	у-вр	р-н Перс-фьорда	КОН (2 ТР, 7 кор./) ТР «Арктур», «Танахорн», ТН «Рогн», бук «Стратманн», БДБ «F 287», СКР «V 6107», «V 6108», «V 5907», «V 5910», БО «M 343», «Uj 1202», «Uj 1209»	3 АН	+ ТР 2000, СКР, = ТН/ промах	
23.6 (08.18)	2 Ил-4, 1 Хэмп	Балашов, Шкаруба, Макаревич	у-вр	р-н Бос-фьорда	КОН (5 ТР, 10 кор./) бук «Флойн II», «Травл I», «Сурсаари», повр. ТР «Вакдсбек», «Акса», «Стела», куттер «Вальсинфьорд», ТЩ «M 35», СКР «V 6107», «V 6108», «V 5907», «V 5910», БО «M 343», «Uj 1202», «Uj 1206», «Uj 1209», «Uj 1212»	3 АН	= ТР 7 и 4000/ промах	+ 1 Хэмп (Макаревич)
27.6 (13.30)	2 Ил-4	Балашов, Дубинец	гк	р-н Гамвика	ОТЩ/ группа БО «Uj 1206»	1 АН	промах / промах	
4.7 (23.00)	3 Ил-4, 2 Хэмп	Костыкин, Балашов, Шпилов, Мартыанов, Дубинец	у-вр	р-н м. Скальнес	КОН (4 ТР, 8 СКР, 3 ТЩ)/ ТР «Фалькенфельс», «Пернамбуко», «Колямар», СКР «V 5902», «V 5903», «V 6103», «V 6110», «V 6112», БО «NH 06», «Uj 1207», «Uj 1202»	5 АН	+ ТР 8000, = 2 ТР/ = ТР «Пернамбуко» (ППО; = 2)	+ 1 Ил-4 (Балашов) + 2 Хэмп (Шпилов, Мартыанов)
17.7 (23.32)	3 А-20В	Островский, Керницкий, Новаковский	у-вр	устье Лаксе-фьорда	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ БО «NH 06», «Uj 1202», «Uj 1209»	3 АН	+ ТР 4-6000/ = БО «Uj 1202» (ППО)	+ 1 А-20 (Новаковский)
20.7 (20.30)	6 А-20В (в т.ч. 2 Ш)	Адинсков, Гусев, Величин, Керницкий, Литвинов, Шемякин	у-вр	р-н Варде	КОН (3 ТР, 1 ТН, 9 кор./) БО «Uj 1206», «M 343», 1214 — доняли ТР «Петрополис», ТН «Адлергрунд», «Марштайнен», БДБ «F 275», СКР «V 5902», «V 5903», «V 6103», «V 6109», «V 6110»	8 АН	+ ТР 4000/ промах	+ 1 А-20 (Гусев)
22.7 (22.50)	4 А-20В	Емельяненко, Величин, Островский (1 АН несброс)	у-вр	р-н Берлевог	КОН (3 ТР, 10 кор./) МЗ «Кайзер», «Остмарк», ТЩ «M 272», «M 364», «M 361», «M 302», БО «Uj 1202», «Uj 1209», «NH 06»	5 АН	+ ТР 5000/ промах	
5.8 (12.37)	3 А-20В	Адинсков, Емельяненко, Керницкий	у-вр	р-н Конгс-фьорда	КОН (2 ТР, 3 ТЩ)/ СКР «NKI 08», «NKI 11», БО «Uj 1207», «Uj 1208»	3 АН	не наблюдался/ промах	+ 1 А-20 (Емельяненко)
10.8 (22.19)	2 А-20В	Адинсков, Величин	у-вр	р-н Тана-фьорда	КОН (4 ТР, 3 ТЩ, 8 СКР)/МЗ «Остмарк», «Кайзер», ТЩ «M 361», «M 302», «M 381», «M 303», «M 272», «M 306», БО «Uj 1209», «Uj 1202», «NH 06», «Uj 1212», «Uj 1217»	4 АН	+ ТР 4000, ТЩ/ промах	+ 1 А-20 (Адинсков)

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
26.8 (17.03)	3 А-20В	Островский, Литвинов, Зайцев	у-вр	р-н Сюльте- фюрда	КОН (4 ТР, 2 ММ, 8 СКР, 5 ТЩ, 6 СКА)/ ОБК (МЗ «Роланд», ТЩ «М 273», «М 364», «М 272», «М 306») + КОН (ТР «Сивас», «Дессау», «Ингерсак», «Раугеналер», ТН «Марштайнен», СКР «V 6101», «V 6102», «V 6104», «V 6107», «V 6109», «V 6113», «V 5903», «V 5907», «V 5910», БО «UJ 1209», «UJ 1202», «UJ 1206», «UJ 1207»)	4 АН	+ ТР 6000, = ТР 6000/ промах	
28.8 (11.30)	4 А-20Ж	Макаревич, Пирогов, Зайцев, Китов	у-вр	р-н Перс-фюрда	КОН (4 ТР, 5-6 кор.)/ ТР «Эдна», «Карьяла», «Лангенес», БО «UJ 1209», «UJ 1202», «UJ 1206», «UJ 1207»	4 АН	+ ТР 6000 и ТР 4000/ промах	+ 1 А-20 (Китов)
6.9 (19.40) (в т.ч. 4 Ш)	8 А-20	Островский, Пирогов, Зайцев, Мартыанов, Яковлев, Перебудов, Васильев	у-вр	р-н м. Маккау	КОН (3 ТР, 2 ММ, 12 кор.)/ МЗ «Роланд», ТЩ «М 302», «М 303», «М 381», «М 306», «М 273», «М 364»	4 АН	+ ТР 5000, = ТР 8000/ = ТЩ «М 381» (ППО; +1, =11)	+ 1 А-20 (Сарыков)
20.9 (16.33)	6 А-20	Костыкин, Островский, Яковлев, Васильев, Малеев, Казаков	у-вр	р-н Конгс- фюрда	КОН (5 ТР, 2 ММ, 10 СКР, 4 ТЩ, 7 СКА)/ ТР «К. Рикмерс», «Липпе», «Посейдон», «Валенсия», «Аквил», «Л. Олдандорф», «Нойкур», «Хомборсунд», «Валер», «Херма», «Хафия», ТН «Мёвенрих», «Банко», «Рог», бук «Пеллворм», ПЛБ «Бали», ТЩ «М 306», СКР «V 6101», «V 6102», «V 6103», «V 6105», «V 6106», «V 6107», «V 6108», «V 6113», «V 6115», «NK 08», «NK 10», БО «NH 06», «UJ 1206», «UJ 1207», «UJ 1208»	6 АН	+ ТР 12000 и 2 СКР/ промах	+ 5 А-20 (Костыкин, Островский, Васильев, Яковлев, Малеев)
1.10 (07.46)	1 А-20	Наконечный	ок	порт Хоннингсвог	КОН (1 ТР, 1 СКР, 3 СКА)/ПЛБ «Парик»	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
13.10 (15.05)	3 А-20	Литвинов, Величин, Перебудов	у-вр	р-н м. Кибергнес	КОН (3 ТР, 2 ММ, 6 СКР, 6 ТЩ, 7 СКА)/ ТР «Уль», «Шпрее», «Финк», «Эудженко С.», «Альстердам», «Кора», ТН «Рог», «Трип», «Банко», «Ункас», ПЛБ «Бали», КЛ «К 3», ТЩ «М 272», «М 273», «М 306», «М 364», «М 365», СКР «V 6101», «V 6102», «V 6104», «V 6106», «V 6107», «V 6111», «V 6113», группа БО «UJ 1207»	3 АВА	= ТР 10000/ промах	+ 1 А-20 (Величин)
13.10 (15.07)	3 А-20	Макаревич, Чужанков, Лопатин	у-вр	то-же	то-же	4 АН	+ ТР 10000/ промах	+ 2 А-20 (Макаревич, Чужанков)
24.11 (10.33)	1 А-20	Литвинов	ок	р-н Хоннингсвог	КОН (1 ТР, 2 ТЩ)/?	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
24.11 (13.18)	1 А-20	Пирогов	ок	пролив Рольвасе-сунд	КОН (ТН, 3 ТР, 4 кор.)/ ТР «Сенатор», «Одербанк», ТН «Олеум», СКР «V 6111», «V 6103», «V 6108»	1 АН	+ ТН 6000/ промах	
25.11 (11.55)	1 А-20	Зайцев	ок	устье Порсангер-фюрда	КОН (3 ТР, 1 ММ, 4 СКР, 4 ТЩ)/ то-же	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
25.11 (14.30)	1 А-20	Пирогов	ок	р-н м. Слетнес	ОТР/?	1 АН	промах	
26.11 (11.50)	1 А-20	Зайцев	ок	р-н о. Ингей	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ ТР «Стансунд», МТЩ «Я 64»	1 АН	не набл./ промах	
26.11 (12.12)	1 А-20	Шибанов	ок	р-н Берлевог	КОН (2 ТР, 2 СКР)/ ТН «Банко», бук «Штеркхедер», СКР «NK 25», «NK 15»	1 АН	+ ТР 6000/промах	
27.11 (11.32)	1 А-20	Пирогов	ок	р-н Мехави	2 СКР/ СКР «NH 06»	1 АН	промах/ промах	
28.11 (11.11)	1 А-20	Литвинов	ок	устье Порсангер-фюрда	КОН (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	+ ТР 10000/ промах	
28.11 (13.45)	1 А-20	Зайцев	ок	р-н м. Омганг	БДБ/ ТР «Лангнес»	1 АН	промах/торпеда прошла под БДБ	
18.12 (12.15)	1 А-20	Пирогов	ок	пролив Рольвасе-сунд	КОН (2 ТР, 1 ТЩ, 2 СКА)/ КОН МТЩ «Я 53», ТР «Эдна»	1 АН	+ ТР 7000/ промах	
19.12 (14.15)	1 А-20	Зайцев	ок	р-н Берлевог	КОН-з (3 ТР, 4 ТЩ, 2 СКР)/ТР «Кольмар», «Сивас», «Тетис», ТН «Одербанк», ПЛБ «Бали», СКР «V 6115», «V 6102», «V 6104», «V 6107», «V 6111», ТЩ «М 273», «М 274», БО «UJ 1207», «UJ 1208»	1 АН	+ ТР 7000/ взрыв при ударе о скалы	
30.12 (12.20)	1 А-20	Францев	ок	р-н м. Сверхольт- клуббен	1 ТЩ/ ТР «Гол», СКР «NK 24», «NK 25»	1 АН	не наблюдал/ промах	

Примечания. * Английские торпеды Mk.XII даны вместе с отечественными 45-36АН.

5.4. Первое полугодие 1944 г.

Первая половина года, который позднее вошел в отечественную историографию как «год решающих побед», на Севере прошла под знаком операций «РВ» — попыток превратить коммуникации противника действиями разнородных сил флота, среди которых ВВС СФ занимали главенствующее положение. Проводки немецких конвоев нередко выливались в многочасовые ожесточенные сражения, в которых обе стороны зачастую несли весьма кровопролитные потери.

К началу 44-го 9-й гмтап в значительной степени оправился от последствий трагических неудач лета и осени 1943 г. По состоянию на 1 января в Ваенге находилось 17/16 А-20Ж, 2/2 А-20Б и 5/4 Ил-4. Еще шесть исправных «ильюшинных» базиро-

вались в Нарьян-Маре, а 4/2 Ил-4 и 4/4 А-20 — на перегонном аэродроме Ягодник. Картина боеготовности части серьезно портилась ситуация с экипажами. К «Бостоном» имелось всего 16 экипажей, из которых только 9 были подготовлены к боевым действиям, в т.ч. 3 в ночное время. По экипажам Ил-4 эти цифры составляли 13, 10 и 3 соответственно. И в дальнейшей ситуации с летчиками оставалась основным сдерживающим фактором.

Начался год с вылетов на «свободную охоту». Все достоинства и недостатки данного метода поиска целей уже неоднократно излагались ранее. И в рассматриваемом периоде вторых оказалось больше. В течение полугодия с этой целью бы-

Деятельность торпедоносцев ВВС СФ в 1-м полугодии 1944 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+А-20	Число с/в ув-р+со	Число самолето- атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Боевые потери при полетах на торпедные удары Ил-4+А-20
1.44	15+23	0+33	6	9/6	+ 2 ТР, 1 ТН, 1 ПЛ, 1 СКР	-	0+1
2.44	15+22	6+26	4	4/4*	+ 1 ТР	-	-
3.44	11+19	25+32	23	25/22**	+ 4 ТР, 1 ПЛ, 1 СКР, 1 м/б	-	0+6
4.44	11+11	26+19	29	29/29***	+ 4 ТР, 1 ТН, 2 СКР, 1 шхуна	+ 1 СКР, = 1 ТР	0+1
5.44	?	47+10	48	55/51****	+ 2 ТР, 2 ММ, 2 СКР, 1 ТЩ, = 3 ТР	+ 1 ТР, 1 СКР	3+5
6.44	8+13	10+9	10	10/10*****	+ 3 каботажных судна	+ 1 ТР	-
Итого		114+129=243	120	132/122	+ 13 ТР, 2 ТН, 2 ММ, 2 ПЛ, 6 СКР, 1 ТЩ, 5 малых судов, = 3 ТР	+ 2 ТР, 2 СКР, = 1 ТР	3+13

Примечания: * В т.ч. три АВА и одна Мк.XII.

** В т.ч. пять АВА и три Мк.XII.

*** В т.ч. 11 АВА.

**** В т.ч. 26 АВА и 6 Мк.XII.

***** Все АВА.

ло произведено 130 самолето-вылетов, подавляющее большинство которых пришлось на I квартал, т.е. период полярной ночи. С учетом того, что подготовленными к самостоятельному крейсерскому полету в полку считалось не более восьми-десяти экипажей (к тем пилотам, что летали на «свободную охоту» в конце 1943 г., прибавились капитан Марков, мл. лейтенанты Гнетов, Гарбуз и вернувшийся в часть капитан Гусев), такое использование можно считать достаточно интенсивным. Правда, только 19 вылетов завершились атаками. Основной причиной безрезультатных возвращений являлось обнаружение целей (в 66 случаях), сложные метеоусловия (32 случая), неисправности материальной части (2) и противодействие противника (8). Три самолета с «охоты» не вернулись. Ни вражеская зенитная артиллерия, ни истребители на них не претендуют.

Условия действий охотников оставались весьма сложными. Следует подчеркнуть, что и в условиях полярной ночи немцы не отказались от практики проводки конвоев увеличенного состава с сильным охранением. Воздушноекрытие судов теперь осуществляли исключительно одномоторные истребители, поскольку в феврале 1944 г. эскадрилья 13(Z)/JG5 убыла для защиты конвоев в Южную Норвегию. Одновременно над судами кружилась, как правило, пара «Мессершмиттов», а остальные находились в положении «дежурство на аэродроме». Каждый месяц в течение первой половины года противник проводил в среднем по три-четыре каравана в восточном и два-три в западном направлениях. Проводка каждого зани-

мала около двух суток. В остальное время в море можно было обнаружить только отряды боевых кораблей (правда, в большинстве случаев наши летчики и их считали конвоем) и норвежские каботажные суда. Последние с увеличением активности нашей авиации старались присоединяться к немецким конвоям либо осуществлять переход группой. Встретив такую группу, пилот торпедоносца не решался атаковать суда с малой дистанции, стрелял издали и, как правило, мазал.

Хотелось бы прокомментировать несколько наиболее известных случаев торпедных атак «охотников».

17 января о потоплении крупного танкера доложил ст. лейтенант Зайцев. По немецким данным, его торпеда была сброшена в 2400 м от конвоя и ее ход даже не наблюдался. Завы-



А-20Ж 9-го гмтап, зима 1943/44 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Ил-4 9-го гмтап на аэродроме Ваенга

Движение самолетов в 9-м гмтап в 1-м полугодии 1944 г.

Месяц	В наличии на 1-е число Ил-4+ А-20	Поступление* Ил-4+ А-20	Потери боевые/ эксплуатационные Ил-4+ А-20
1.44	15+23	-	0+1/-
2.44	15+22	0+2	-
3.44	11+19	2+1	0+6/-
4.44	11+11	3+11	0+1/-
5.44	13+19	4+12	3+5/1+0
6.44	8+13	4+32	-/0+1
			3+13/1+1=16/2

Примечание. * Цифры поступления во II квартале 1944 г. включают 34 А-20Ж 36-го гмтап.



Командир звена 2-й эскадрильи 9-го гмтап старший лейтенант Францев Евгений Иванович. Удостоен звания Героя Советского Союза 19.8.1944, пропал без вести 15.9.1944

шение достигнутых успехов наблюдалось и в дальнейшем. Весьма успешно, судя по докладам, завершился день 21 января. Наши пилоты «охотились» западнее параллели Хоннингсвога, где, по расчетам коман-

дования, противник не ожидал появления воздушных крейсеров. Отчасти эти надежды оправдались — один из обнаруженных конвоев имел в качестве охранения единственный тральщик. Несмотря на это обстоятельство, оба пилота торпедоносцев (Пирогов и Марков) промахнулись, хотя доложили о потоплении крупного транспорта и сторожевика. В этот же день впервые громко прозвучало имя молодого пилота-торпедоносца лейтенанта Францева. Согласно донесению, ему удалось торпедировать и потопить у побережья о. Ингей шедшую в надводном положении вражескую подводную лодку. Следует

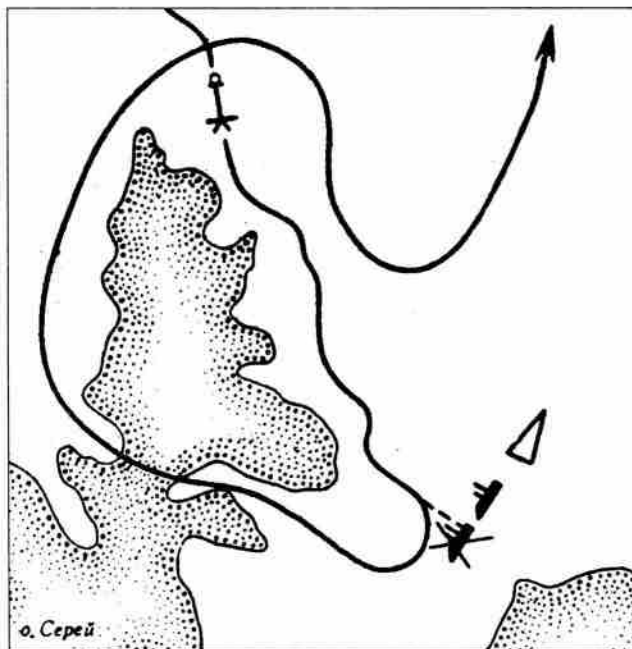


Схема торпедной атаки экипажа Францева 4.3.1944



Торпедная атака лейтенанта Францева на подводную лодку «U 990» 4.3.1944

подчеркнуть, что своими действиями летчик нарушил существовавший в то время строгий запрет на атаки субмарин. Запрет объяснялся опасением за подводные лодки СФ, которые разворачивались вдоль норвежского побережья и легко могли попасть под удар своих самолетов. В той конкретной ситуации Францев объяснил свои действия тем, что лодка находилась непосредственно у берега, в зоне действия немецких береговых батарей, что, без сомнения, указывало на ее принадлежность к противнику. В конечном итоге летчика оправдали и даже наградили орденом Красного Знамени. Впрочем, его заявка все равно не имела под собой реальной подоплеки. Дело в том, что как раз в это время командование противника проводило свою операцию против союзного северного конвоя JW-56A, развернув все подводные лодки в море заблаговременно. В соответствии с немецкими материалами, никаких проводок субмарин в прибрежной зоне между 17 и 28 января не было, что наводит на мысль, что истинной целью Францева оказалась шлюпка или небольшой катер, принятый им за рубку подводного корабля.

Первой и последней реальной атакой вражеской субмарины торпедоносцем ВВС СФ стал следующий бой Францева, состоявшийся 4 марта. В вечерних сумерках в районе о. Калал он обнаружил небольшой отряд, куда входили две субмарины и моторный тральщик (принят Францевым за миноносец). Немецкие подлодки, находившиеся в своей операционной зоне, предпочли не погружаться и встретили торпедоносец шквалом зенитных снарядов. Еще летом предыдущего года все они прошли программу модернизации, сводившейся к усилению зенитного вооружения на видоизмененной рубке. Находясь на боевом курсе, «Бостон» Францева получил серию попаданий, одним из которых был легко ранен стрелок-радист. Вопреки уверенности летчика в попадании, торпеда ушла мимо. Обратный путь мужественным авиаторам пришлось проделать по прямой над безлюдными районами Норвегии и Финляндии — топлива на возвращение кружным маршрутом вдоль норвежского побережья попросту не хватило бы. Раньше этим маршрутом никто не летал из-за опасения истребителей противника. За мужество и «потопление» очередной субмарины Францева наградили вторым орденом. Интересно отметить, что одна из двух атакованных им подлодок — «U 366» — погибла уже на следующий день при попытке сблизиться для атаки с союзным конвоем RA-57. Ее обнаружил британский коллега Францева — летчик британского торпедоносца «Суордфиш» с эскортного авианосца «Чейсер». Самолет использовался в варианте противолодочного и вместо торпеды нес неуправляемые авиационные ракеты. Их залп и отправил лодку на дно вместе со всем экипажем. В том, что «U 366» потопили именно англичане, сомнений нет — когда немецкий тральщик закончил ее эскортирование, она была целой и невредимой. Вторая субмарина, «U 990», погибла только 5 июня — во время межбазового перехода у берегов Норвегии ее потопил британский патрульный бомбардировщик «Либейретор».

Несмотря на то что в самостоятельных крейсерских полетах участвовало не менее десятка пилотов, которые не раз атаковали вражеские корабли, первого подтвержденного успеха добился все-таки именно Францев. Разумно рискуя, он снова повел свою машину над сушей, чтобы выйти в район западнее Хаммерфеста, где раньше наши самолеты не появлялись. Его расчет полностью оправдался. Вскоре после того, как машина достигла Лунген-фьорда, летчики обнаружили одиночное судно, которое они классифицировали как 10 000-тонный танкер. Цель не вела оборонительного огня, вследствие чего Францеву не составило труда сблизиться с ним на небольшую дистанцию, произвести торпедный выстрел и даже сфотографировать момент попадания. Реально объектом атаки стал норвежский каботажный теплоход «Анденес» (863 брт), осуществлявший перевозки на линии Осло — Киркенес. Торпеда попала в кормовую оконечность, почти у среза, благодаря чему судно удержалось на плаву и было отбуксировано в



Торпедная атака лейтенанта Францева на транспорт «Анденес» 2.4.1944: положение судна в момент сбрасывания торпеды (вверху), попадание торпеды и взрыв (внизу)

порт. При взрыве погибли два члена экипажа — корабельный плотник и юнга. Впоследствии теплоход отвели на ремонт в Осло, но до конца войны в строй так и не ввели. С 1946 г. «Анденес» продолжил работать на каботажных линиях, пока в 1964 г. его не продали греческому судовладельцу. Из регистра Ллойда судно исключили только в 1998 г. На Францева же и его штурмана лейтенанта П.А. Галкина после торпедирования «Анденеса» написали представление на звание Героя Советского Союза, которое реализовалось указом от 19 августа. Следует подчеркнуть, что для достижения своего успеха летчикам действительно пришлось проявить мужество и изобретательность — до них в этот район наши самолеты никогда не летали. В немецком журнале боевых действий Адмирала Норвегии торпедирование «Анденеса» приписывалось британскому двухмоторному торпедоносцу «Бофайтер», появление кото-

рого в северных широтах казалось немцам более вероятным, чем полет самолета ВВС Северного флота! Можно только сожалеть, что целью атаки стало судно страны, которая сама немало пострадала от немецкой оккупации, но вины летчиков в этом нет. Ни они, ни командование флота даже не могли предположить, что в оккупированной стране может сохраняться какое-либо невоенное судоходство.

Результаты полетов на «свободную охоту» других летчиков были близки к нулю. Торпедные попадания отсутствовали, пулеметным же огнем удалось поджечь два норвежских рыболовных катера (Гусев 28 апреля) и ранить одного матроса на плавбазе катеров-тральщиков (Гнетов 27 апреля). После того как 9 мая из крейсерского полета не вернулся третий с начала года торпедоносец — Ил-4 ст. лейтенанта Перегудова, — количество вылетов на «свободную охоту» существенно сократилось.

20.1.1944, после одиннадцатимесячного перерыва, командование ВВС СФ решило возобновить минные постановки. На этот раз они производились по несколько измененной схеме. Из-за сложных метеоусловий к полетам привлекались только опытные экипажи, каждый из которых осуществлял выход к точке сброса самостоятельно. Чтобы избежать возможности случайного столкновения в воздухе, вылетавшие одновременно самолеты посылались к разным объектам, если же им предстояло минировать один район, то они поднимались в воздух с 30-минутным интервалом. Для летчиков такое решение, по-видимому, представлялось оптимальным, с точки зрения же минной войны — весьма сомнительным. Дело в том, что постановка одиночных мин в различных пунктах (особенно с учетом недостаточной точности постановок, характерной для авиации вообще) не могла создать минной угрозы на коммуникациях или даже напряжения тральных сил противника. О боевых свойствах мин АМГ мы уже выс-



Штурман экипажа Францева лейтенант Галкин Павел Андреевич. Удостоен звания Герой Советского Союза 19.8.1944



Командир звена 9-го гмтап старший лейтенант Г.Н. Перегудов. Пропал без вести 9.5.1944



Повреждения норвежского транспорта «Анденес», вызванные попаданием авиационной торпеды



Ил-4 9-го гмтап с миной АМГ-1

Минные постановки МТА СФ в 1944 г.

Месяц	Число вылетов	Районы постановок						Боевые потери
		Киркенес	Петсамо	Вадсе	Варде и Буссе-сунд	Магерей-сунд	Брей-сунд	
1.44	10	4	2	2	-	-	2	-
2.44	27	3	2	5	6	4	-	-
3.44	26	8	-	7	6	4	1	-
4.44	22	12	-	-	8	-	-	-
9.44	10	10	-	-	-	-	-	-
10.44	9	5	-	-	-	-	-	-
1944	104	42	4	14	20	8	3	-

казывались, стоит лишь заметить, что к 1944 г. они не изменились, несмотря на настойчивые требования Наркома ВМФ основать их неконтактными взрывателями. Потому неудивительно, что немцы не потеряли на наших авиаминах в 1944 г. ни одного судна, хотя самих АМГ было выставлено сравнительно много. Наибольшее число было сброшено во фьордах, ведущих к Киркенесу. Шесть самолетов не смогли дойти до мест постановок из-за сложных метеоусловий и перед посадкой сбросили мины в Средне-Ваенгское озеро. В семи случаях самолеты обстреливались огнем береговой зенитной артиллерии, но потерь не понесли.

Главным же видом деятельности минно-торпедной авиации СФ, как и в предыдущий период, стало участие в массированных ударах по конвоям противника в рамках операций «РВ».

Первую такую операцию планировалось провести с 16 по 26 января, но затем срок окончания перенесли на 5 февраля. Несмотря на целый ряд выявившихся недостатков в боевом управлении, ее результат оценили как вполне удовлетворительный. Неблагоприятные погодные условия не дали применить ВВС массированно ни разу. «Охотники» в указанный период осуществили 21 самолето-вылет и произвели пять атак, четыре из которых считались успешными. Еще о пяти успешных атаках доложили наши подлодки. На самом деле из состава шести немецких конвоев, прошедших в восточном и западном направлениях, было потоплено лишь одно судно (28 января подводной лодкой «С-56»), хотя контакты с нашими силами имели все караваны.

Первый групповой удар состоялся в период между операциями. 13 февраля нашей воздушной разведкой был обнаружен конвой, следовавший в восточном направлении. Уже после того, как он вошел в Варангер-фьорд, на перехват поднялось звено Ил-4 (ведущий — лейтенант В. Пирогов) и звено А-20. По замыслу Ил-4 должны были нанести скользящий удар высотными торпедами, а «Бостоны» прицельно атаковать низкими. Погода внесла в план свои коррективы. В 18.27, когда в сумерках суда уже втягивались в ведущий к Киркенесу Бек-фьорд, их атаковала тройка Пирогова («Бостоны» цель не обнаружили). С высоты 1000 м по судам было сброшено три

торпеды, после чего летчики наблюдали взрыв и пожар. Интересно отметить, что сильное пламя заметили даже наши береговые посты на Рыбачьем, с противоположного берега Варангер-фьорда! Тем не менее, по немецким данным, конвой никаких потерь не понес. Сомнений в этом нет, поскольку названия всех судов и их послевоенная судьба известны. С кораблей наблюдали сброс трех каких-то предметов на парашютах, но, ввиду отсутствия взрывов их приняли за мины, после чего судноходный фарватер ненадолго закрыли для траления.

Операция «РВ-2» началась 20 февраля, и снова погодные условия долгое время не давали возможности применить авиацию массированно. Лишь под занавес, в начале марта, состоялась серия боевых столкновений, которые по своей организации и результатам весьма напоминали безуспешные бои второй половины 43-го года.

В 09.00 3 марта самолет-разведчик Пе-3 донес, что в районе Перс-фьорд обнаружен конвой в составе четырех транспортов, двух тральщиков, шести сторожевых кораблей и четырех сторожевых катеров, идущий курсом 120°. Воздушный эскорт обеспечивала пара «Мессершмиттов». Погода в районе конвоя (облачность 10 баллов высотой 50—100 м, видимость 8 км, дождевые заряды) была не слишком благоприятной для действий ВВС, но командование слишком долго ждало этого момента, чтобы удержаться от соблазна бросить на конвой самолеты.

Командующий ВВС СФ генерал-лейтенант А.Х. Андреев принял решение нанести внезапный удар по конвою штурмовиками и торпедоносцами под прикрытием истребителей в момент, когда суда будут находиться в районе Эккере. Погода над Варангер-фьордом была значительно лучше, и нижняя кромка облачности располагалась на высоте примерно 1000 м. Первый удар должна была нанести шестерка штурмовиков, через 3—5 минут — четверка торпедоносцев. Вместе с ударными машинами вылетало 22 истребителя, кроме того, четверка «Киттихауков» должна была блокировать аэродром Луостари.

Реализация замысла прошла без значительных срывов. В 12.53 из облаков с пикирования штурмовики произвели удар по головному и второму транспортам конвоя. В результате удара считались потопленными транспорт водоизмещением 6000 т и тральщик, а один транспорт — поврежденным. Реально большинство бомб упало на безопасном удалении от судов, лишь транспорт «Сабине Ховальдт» получил попадание неразорвавшейся бомбы, а один из «охотников» — легкие повреждения от пушечно-пулеметного обстрела. Вследствие внезапности атаки вражеские корабли не успели открыть огонь, и только на отходе штурмовиков начался слабый обстрел. Во время удара четыре Bf-109 пытались атаковать ударную группу, но были отбиты истребителями сопровождения. Ни одна из сторон реальных потерь в самолетах не понесла. Береговые посты противника, очевидно, обнаружили наши самолеты непосредственно в момент удара, поскольку только в 13.09 немецкое командование дало по радио приказание всем истребителям немедленно лететь к конвою.

Торпедоносцы произвели взлет в 12.15. К цели шли тем же маршрутом, что и штурмовики, и в 13.01, после того, как у мыса Эккере был обнаружен конвой, ведущий капитан Шебанов подал команду «Атака!». На этот раз с кораблей был открыт

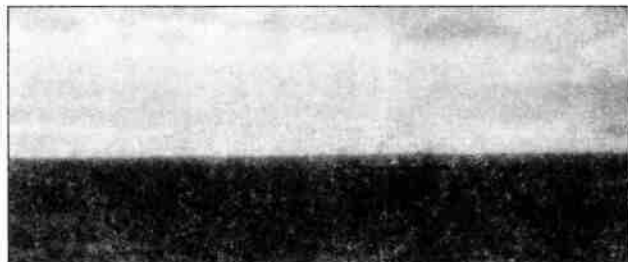


**Канонерская лодка «К 3», лидер конвоя
«Рр-108-Кі», атакованного ВВС СФ 3.3.1944**

сильный заградительный огонь. С некоторых начали ставить дымовые завесы, которые наш самолет-разведчик принял за последствия попаданий. Прорваться сквозь сплошную завесу зенитных разрывов небольшой группе не удалось. В правый мотор ведущего капитана Шебанова попал снаряд, но он продолжал лежать на боевом курсе и с дистанции 2200 м сбросил торпеду по концевому транспорту водоизмещением 8000 т. После сбрасывания поврежденный «Бостон» с резким разворотом ушел вправо, но, пролетев около километра, все-таки рухнул в воду. Мл. лейтенант Гарбуз и лейтенант Францев атаковали этот же транспорт с дистанций 2600 и 2200 м соответственно. Торпеда первого, вследствие большого угла упреждения, прошла мимо, торпеда второго, как считалось, попала в цель. В результате попадания торпед Шебанова и Францева транспорт считался потопленным. Четвертый торпедоносец лейтенанта Мартынова с дистанции 4400 м сбросил торпеду по третьему транспорту, но, вследствие большой дистанции, она не могла достигнуть цели. На отходе торпедоносцы были атакованы теми же четырьмя «Мессершмиттами», к которым вскоре присоединилось как минимум еще шесть машин, поднятых по тревоге. Все их атаки были отбиты «Аэрокобрами». Хотя пилоты противника претендовали на три воздушных победы, единственный потерянный P-39, по-видимому, стал жертвой огня сторожевого корабля «V 6115».

Вопреки докладом о потоплении двух транспортов и тральщика, удар оказался совершенно безрезультатным. Все участвовавшие в ударе пилоты четко выполнили поставленные перед ними задачи, но сам замысел содержал крупный недостаток. Рассчитывая на достижение внезапности, командующий ВВС СФ генерал Андреев решил использовать и штурмовики, и торпедоносцы в качестве ударных групп, в результате чего корабли охранения остались без воздействия и без особого труда смогли отразить нападение. Штурмовики бомбили с большой высоты, а торпедоносцы были принуждены к сбросу торпед с дистанции, в несколько раз превышающей требуемые 800 м. К счастью, точное выполнение плана, в частности достижение скрытности налета, убергло нас от больших потерь, но не стало залогом успеха.

Весьма похожий бой состоялся с интервалом в два дня. Снова был обнаружен идущий в восточном направлении караван, для атаки которого в Варангер-фьорде генерал Андреев выделил шестерку Ил-2 и пару торпедоносцев. На этот раз задачу штурмовиков несколько изменили: им предписывалось не только потопить один из транспортов, но и расстроить ордер конвоя, попытаться подавить пушечно-пулеметным обстрелом огонь зенитной артиллерии. Некоторые изменения коснулись и состава обеспечивающих групп истребителей — теперь кроме отряда блокировки выделялась демонстративная группа, призванная вызвать преждевременный старт перехватчиков. Как показали последующие события, этот трюк нам большей частью удался. Немцам вновь не удалось своевременно усилить воздушный эскорт каравана, зато зенитчики кораблей на этот раз не дремали. Четыре из шести Ил-2 в ходе атаки получили повреждения, а два остальных остались неповрежденными только потому, что по ошибке вместо транспорта атаковали маленький островок. Ответный огонь вызвал возгорание на транспорте «Ирмтрауд Кордс», три немецких моряка получили ранения. Эта ожесточенная схватка была в самом разгаре, когда появилась пара А-20. Выход на курс конвоя был осуществлен неточно, с промахом на 10—15 км к северу. Поскольку в процессе поиска судов «Бостоны» долетели до береговой черты, ведущий пары капитан Мраков счел внезапность утерянной. Когда корабли были наконец-то найдены, он не решился приблизиться к цели ближе чем на 2500—2800 м, хотя в этот момент зенитному обстрелу не подвергался. Немцы без труда уклонились от сброшенных снарядов. Вылетевший вечером разведывательный «Киттихаук» сделал несколько фотографий каравана, которые не оставляли сомнений в том, что никаких потерь он не понес. Некоторым



Торпедная атака лейтенанта Францева на немецкий транспорт из состава конвоя 3.3.1944

утешением могло служить только то, что в воздушном бою немцы потеряли один «Мессершмитт». Ошибки, допущенные при составлении плана, очевидны: шаблонность замысла, неподдавленность зенитного огня, а самое главное — слишком малый состав ударных групп. Последнее объяснялось в первую очередь тем, что, воспитанный на горьких уроках 1943 г., Андреев вывел свои собственные нормы расчета прикрывающих истребителей и ударных самолетов. По его мнению, шесть «кобр» могли надежно прикрыть только два торпедоносца, а поскольку большего числа исправных истребителей в 255-м иап в этот день не было, то и состав ударной группы приходилось выставлять сильно урезанным.

Видимая безуспешность удара 5 марта стала поводом для серьезного анализа в штабе ВВС СФ. Когда 13 марта воздушная разведка доложила об обнаружении очередного каравана, Андреев решил увеличить состав группы торпедоносцев до шести машин. Ставка на внезапность более не делалась, в связи с чем на каждый торпедоносец выделялось по три истребителя прикрытия. Для этого шестерка «кобр» была усилена 12 «Киттихауками» 27-го иап. Группа штурмовиков уменьшалась до четырех Ил-2 (прикрытие — четыре Як-1), причем им ставилась чисто обеспечивающая задача — подавить огонь кораблей охранения. Кроме того, выделялась еще шестерка истребителей для барража над Варангер-фьордом. Ей предстояло воспрепятствовать действиям перехватчиков с аэродрома Луостари.

В целом правильный замысел был целиком сорван неправильными действиями исполнителей. Все началось с инструктажа пилотов торпедоносцев в штабе 9-го гмтап. С того момента, как осенью 1943 г. штаб ВВС СФ взял разработку планов ударов в свои руки, штабы дивизий и полков превратились в передаточные инстанции, отвечавшие исключительно за качественность исполнения чужих замыслов. Их смысл работникам штабов полков и дивизий далеко не всегда был понятен. До 13 марта все проходило без срывов, но в тот день все случилось иначе. Летчики привыкли к тому, что они атакуют «восточные» конвои в тот момент, когда они уже находятся в Варангер-фьорде. 13-го же разведка засекла конвой, идущий из Киркенеса, который к моменту нанесения удара уже прошел Варангер-фьорд, обогнул Варде и теперь двигался на запад. Штурман эскадрильи капитан Снарев, которому предстояло в этом вылете выполнять роль ведущего, механически проложил курс к мысу Киббергнес. Никто из штаба полка или дивизии не попытался проверить правильность выяснения задачи.

В момент старта у торпеды одного из «Бостонов» оторвался стабилизатор, и по приказу с земли он вернулся на аэродром. На замену вылетела резервная машина, но группу не догнала и тоже вернулась. Главные же неприятности ждали впереди. Ведущий, командир эскадрильи капитан Гусев, вскоре понял, что данный штурманом курс приведет их не туда, куда нужно (он также присутствовал на инструктаже и задачу понял верно). Он был бы рад дать команду на перерасчет курса, но не сумел воспользоваться внутренней переговорной связью — на А-20Ж он ранее не летал. Он смог определиться и взять правильное направление, только когда достиг берега в районе мыса Киббергнес. Казалось, что после этого группа сможет на-

нести удар, пусть и с опозданием, но не тут-то было. Пилоты истребителей, посчитав, что они уже прибыли в район цели, сбросили дополнительные топливные баки в море и перешли на внутренние баки. Когда торпедоносцы достигли Перс-фюрда, ведущий истребителей доложил, что топлива у него хватит только на обратный путь, но ответа, по понятной причине, не получил. Даже после того, как истребители повернули на базу, капитан Гусев все еще не потерял надежды найти и атаковать противника. Лишь обнаружив над караваном, незадолго до этого атакованным Ил-2, более десятка «Мессершмиттов», он лег на обратный курс. Что же касается действий штурмовиков, то, несмотря на возвращение по причине неисправности одной машины на аэродром, они отработали довольно успешно. Их бомбы и пушечно-пулеметный обстрел нанесли повреждения «охотнику» и сторожевику, экипажи которых потеряли одного матроса убитым и еще семь ранеными. Два Ил-2 и один «Як» получили повреждения, еще один истребитель разбился при вынужденной посадке. Воздушный бой не принес результатов ни одной из сторон.

Два неудачи подряд заставили штаб ВВС СФ более тщательно подойти к планированию и осуществлению следующей операции. Она пришлось на 17 марта и стала первым в этом году воздушно-морским сражением, продолжавшимся большую часть светового дня.

Идущий в восточном направлении конвой был обнаружен разведывательным «Бостоном» в районе Конгс-фюрда в 07.11. Погода (облачность — 3–5 баллов, высота нижней кромки — 1000 м, видимость — до 25 км) вполне благоприятствовала массированному применению авиации, тем более что немецким судам предстояло преодолеть самую опасную часть маршрута в течение дня. Первое нападение на караван последовало уже в 11.46, когда подлодка «М-105» безуспешно выпустила по кораблям внешней линии охранения две торпеды. Тем време-

нем первая волна советских самолетов уже сближалась с целью. На этот раз командование решило разнообразить замысел тем, что кроме традиционной связки «обеспечивающие штурмовики + низкие торпедоносцы» впервые создала третью группу в составе 12 истребителей-бомбардировщиков «Киттихаук» 27-го иап. В соответствии с замыслом эта группа наносила удар на полчаса раньше основной, чем, как казалось, решало сразу две задачи — расстройством ордера ЛВО и выманивание перехватчиков, у которых к моменту прибытия торпедоносцев уже не оставалось бы топлива. Значительный запас светлого времени позволял организовать по конвою и повторные удары, но их планирование собирались осуществить исходя, из результатов первых налетов.

Первоначально складывалось впечатление, что все пройдет успешно. В 12.27 «Киттихауки», каждый из которых нес по две ФАБ-100, нанесли удар по судам каравана с пикирования. По немецким данным, он оказался совершенно безрезультатным, хотя пилоты Р-40 утверждали, что им удалось поджечь один из транспортов. Последнее обстоятельство указывает, что вместо удара по кораблям охранения летчики предпочли отстреляться по, казалось бы, более уязвимым пароходам. Два находившихся над судами «Мессершмитта» от боя уклонились. Что истребителям-бомбардировщикам действительно удалось, так это поднять в воздух перехватчики. Правда, при постановке задачи им предписывалось выходить на цель демонстративно, не соблюдая скрытности, после сбрасывания бомб вступить в воздушный бой и измотать противника. Ведущий же группы истребителей этого не понял и действовал прямо противоположно. На цель группа выходила с соблюдением скрытности на малой высоте вне видимости с берега. Фактически она сыграла для самолетов Люфтваффе роль будильника, позволив им приготовиться к отражению главного налета.

Когда торпедоносцы обнаружили конвой в районе Перс-фюрда, над ним находилось уже 14–16 ВР-109, которые явно не выказывали желания немедленно уйти на посадку. Второй неприятностью являлось отсутствие штурмовиков. Последнее не являлось случайным. Дело в том, что штаб ВВС специально планировал маршрут А-20 с огибанием Варде таким образом, чтобы в районе цели самолеты появились бы внезапно. Ведущий торпедоносцев же капитан Марков проложил курс по прямой и появился над конвоем на несколько минут раньше, чем это предусматривалось плановой таблицей. За первой ошибкой последовала вторая: вместо того чтобы дожидаться штурмовиков, он не придумал ничего лучше, чем немедленно ринуться в атаку, предварительно скоординировав восемь «кобрам» ударной группы выйти вперед. В этот момент группа была внезапно атакована сзади сверху из-за облаков истребителями противника. Первыми же пушечно-пулеметными очередями оказались сбиты два Р-39, включая машину командира 255-го иап майора Чертова и два «Бостона». Еще по одному торпедоносцу сбили тральщик «М 306» и сторожевик «V 5912», что привело к полному уничтожению ударной группы. Не ясно, удалось ли торпедоносцам вообще сбросить торпеды, поскольку в немецких материалах о них ничего не говорится.

В 13.00 через две минуты после начала атаки торпедоносцев в бой вступила семерка штурмовиков в сопровождении 14 истребителей. Они немедленно включились в воздушную свалку над конвоем, в которой оказались потеряны два Як-9. В горячке боя часть штурмовиков сбросила бомбы на порт (по докладу, один из них водоизмещением в 10 000 т получил повреждения), часть — на корабли охранения. Потери имелись лишь на двух тральщиках, потерявших пять человек ранеными от пулеметного обстрела.

Серьезные потери, понесенные в ходе первого удара, заставили генерала Андреева серьезно задуматься при разработке плана последующих действий. Штабные работники проявили немало фантазии, решив поменять торпедоносцы и штурмовики ролями. Последним отводилась роль главной ударной силы, в то время как первые должны были нанести удар вы-

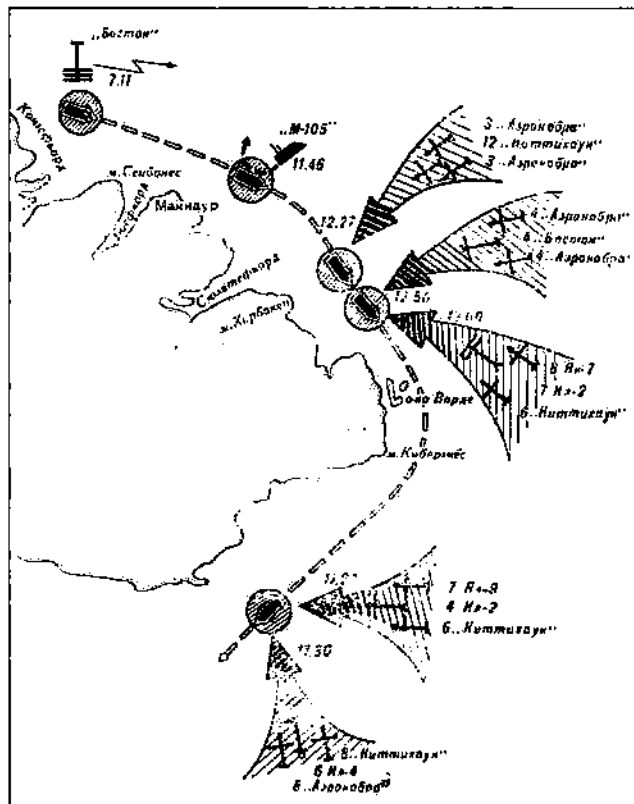


Схема операции против конвоя «Р-110-К1» 17.3.1944

сотными торпедами с целью дезорганизовать походный ордер. Эту же задачу имели восемь Р-40 в варианте пикирующих бомбардировщиков. Место нанесения удара планировалось у Экере (Варангер-фьорд), время — спустя четыре с половиной часа после первого.

Увы, в полках не сумели оценить всего этого творчества. Задачи доводились до частей по телефону в сжатом виде, в связи с чем, как и в предыдущий раз, конкретные исполнители не до конца поняли, чего от них ожидают сверху. Конкретно это выразилось в том, что, прибыв в район цели, ведущий торпедоносцев командир 1-й эскадрильи 9-го гмтап майор Волошин по привычке пропустил штурмовики вперед. Последние смогли добиться только нескольких пулевых пробоин в борту тральщика «М 273». Спустя восемь минут атаковали «Киттихауки». Их бомбы упали вокруг судов конвоя и не имели даже видимого эффекта. Наконец в 17.30 в атаку вышли высотные «ильюшины». С аэродрома их стартовало шесть, но на одном из самолетов сорвало лямку парашюта торпеды, и ему пришлось возвратиться назад. Остальные действовали не дружно. Только два торпедоносца сбросили торпеды по курсу конвоя, а три других с опозданием в тот момент, когда курсовой угол цели вырос до 20 градусов. Хотя пилоты доложили о потоплении 6000-тонного транспорта, реального результата залп не имел. К этому следует добавить, что и штурмовики, и торпедоносцы подверглись длительному преследованию вражеских истребителей, сбивших «як» и «кобру». Погиб помощник командира 255-го иап Герой Советского Союза капитан Адонкин. Еще один подбитый «Киттихаук» приземлился на Рыбачьем, где и сгорел. Его пилот получил ожоги. Общие потери дня составили одиннадцать самолетов, девять из которых были сбиты в воздушных боях. Группа III/JG5, являвшаяся оппонентами наших летчиков в течение дня, потеряла один Вф-109.

Таким образом, после серии боев с нулевым результатом 17 марта наша авиация потерпела серьезное поражение. Для 9-го гмтап оно было особенно чувствительным, поскольку четыре погибших экипажа составляли, по меньшей мере, треть от числа подготовленных к боевым действиям экипажей «Бостонов». Причин тому несколько. Во-первых, совершенно очевидно, что командование ВВС СФ чересчур централизовало боевое управление, что не позволяло командованию полков правильно формулировать полученные задачи перед вылетающими экипажами.

Во-вторых, состав групп по-прежнему оставался весьма немногочисленным. Например, для нанесения поражения судам во втором ударе выделялось всего четыре Ил-2, чего вряд ли хватило бы для потопления даже одного транспорта. Такой ограниченный состав не позволял разбить группу на две подгруппы, которые могли бы осуществить одновременную атаку цели с двух направлений.

В-третьих, ведущие группы, за редким исключением, продемонстрировали неумение и нежелание руководить группами, а попав в сложную обстановку, принимать правильные решения. Плановая таблица регулярно не выдерживалась.

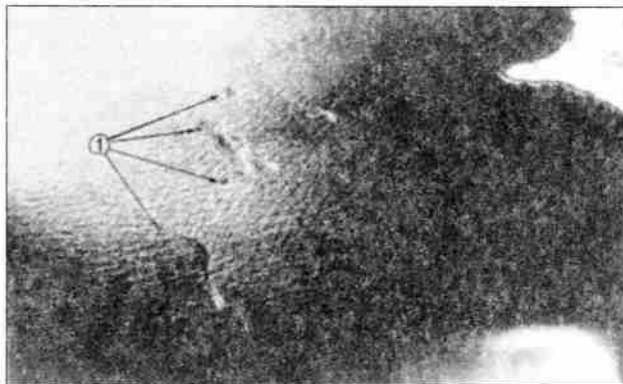
В-четвертых, индивидуальное мастерство авиаторов, особенно подготовленных на скорую руку к действиям в качестве пикирующих бомбардировщиков летчиков 27-го иап, оставляло желать много лучшего. Пологое пикирование, которое практиковалось и пилотами Ил-2 и Р-40, не обеспечивало точности бомбометания, особенно с высоты 800 м и более. Еще меньшие шансы на попадание имели торпеды, сброшенные с дистанции 2500—3000 м. В результате получалось, что единственным средством воздействия оказывался пушечно-пулеметный огонь, от которого противник только и нес урон.

В-пятых, главной причиной наших потерь в сражении 17 марта стали истребители противника, что стало следствием отказа от внезапности нанесения ударов, выделения демонстративных и блокирующих истребительных групп. Решив, что господство в воздухе над Баренцевым морем перешло к советской авиации, командование ВВС СФ не учло, что противник

все еще в состоянии быстро массировать свои воздушные силы над нужным объектом и не упустит шанса наказать нас за допущенные ошибки.

Тем не менее с весны 44-го года обстановка над немецкими северными коммуникациями продолжала изменяться в нашу пользу. В первую очередь это было связано именно с изменением соотношения ВВС противоборствующих сторон. Хотя количество частей ВВС оставалось неизменным, а в марте даже сократилось за счет убийства 29-го бап, их ударная мощь увеличилась. Это было связано с окончанием процесса перевооружения истребительных полков на самолеты новых типов, в первую очередь на поступавшие по ленд-лизу «Аэрокобры» и «Киттихауки». В течение первого квартала ВВС СФ получили 55 и 80, в течение второго — 85 и 4 машин этих типов соответственно. Эти поставки с лихвой компенсировали потери. Истребители стали все чаще использоваться в качестве штурмовиков, а «Киттихауки» (27-й и 78-й иап), кроме того, в качестве пикирующих бомбардировщиков или топмачтовиков. С апреля истребители стали группами вылетать на «свободную охоту» вдоль норвежского побережья, буквально терроризируя каботажные перевозки. Эти действия дополнялись ударами по мелким портам и якорным стоянкам, которые истребители-бомбардировщики проводили совместно со штурмовиками. Немецкому 5-му воздушному флоту было нечего противопоставить этой активности. В апреле — мае с театра убыва истребительная группа II/JG5, а затем и штабная эскадрилья 5-й эскадры. Группа III/JG5 осталась в одиночестве. На 1 марта в ее составе числилось 28 «Мессершмиттов», на 1 июня — 31. И это на более чем две сотни одномоторных истребителей ВВС СФ! Если к этому добавить авиацию 7-й воздушной армии Карельского фронта, станет ясно, что наше превосходство в воздухе стало подавляющим. В связи с этим проводка любого конвоя, даже мелкого, состоящего из одного судна, выливалась для немецкого военно-морского командования в крупную проблему. Единственным, чем противник мог компенсировать нашу воздушную мощь, являлась численность кораблей охранения.

О том, что в крупное сражение может вылиться даже проводка одиночного судна, немцы впервые узнали 7 апреля. С наступлением ночи они попытались увести на буксире из Киркенеса на ремонт небольшой норвежский пароход «Ля Франс» (616 брт). Его эскорт составляли три сторожевика и два охотника за подводными лодками. Вскоре выяснилось, что норвежский буксир не может обеспечить расчетную скорость буксировки, в связи с чем к нему присоединился один из сторожевиков. С рассветом конвой должен был оказаться западнее Вардэ, т.е. за пределами наиболее опасной зоны. Случай опрокинул этот замысел. Небольшая группа наших штурмовиков и истребителей, вылетевшая для атаки каравана Петсамо —



Торпедная атака высотных торпедоносцев на конвой «Кі-114-Яр» 7.4.1944. Снимок сделан с самолета майора Волошина. Стрелками отмечены места падения торпед 45-35АВА

Киркенес, цели не обнаружила, но при развороте случайно наткнулась на конвой «Ля Франс». Сбросить бомбы точно в сумерках нашим пилотам не удалось, хотя они и утверждали, что ими потоплены два сторожевика (наши летчики насчитали в конвое девять выпелов — три транспорта, минокосец и пять СКР). Поскольку утренняя воздушная разведка не обнаружила в море никаких других целей, штаб ВВС решил заняться уничтожением данного парохода. В принципе разгром такого небольшого конвоя не составил бы труда, но тут штабные операторы совершили весьма распространенную ошибку, выделив для выполнения своего замысла слишком ограниченный состав сил. Этот просчет усугублялся решением разгромить противника последовательными ударами, где группы торпедоносцев и штурмовиков не взаимодействовали бы друг с другом. Результат оказался соответствующим — произведя по конвою еще три удара, израсходовав множество бомб и восемь торпед (шесть высотных и две низкие), нам удалось добиться лишь легких осколочных повреждений транспорта. Атаки «Киттихауков» и Ил-2 не удались из-за зенитного огня и слабой подготовки пилотов, низких торпедоносцев — из-за слишком большой дистанции сбрасывания (4500 м!!!). Наибольшую тревогу у немцев вызвали высотные торпеды. В боевом донесении 59-й флотилии сторожевых кораблей значилось:

«В 09.47 в квадрате B424AC произошла атака шести СБ-2 с истребительным охранением из двух Пе-2 (реально в атаке участвовали шесть торпедоносцев Ил-4 и восемь «Киттихауков» в варианте пикирующих бомбардировщиков в сопровождении 16 Р-39. — прим. М.М.) с истинного курса 155°, с высоты от 2500 до 3000 м со стороны солнца. Последовал прицельный, массированный сброс бомб непосредственно около «Ля Франс», между СКР «V 5912» и буксиром «Гулосенфьорд», также СКР «V 5911». Бомбы легли на расстоянии 12–25 м от целей. Три следующие бомбы упали в море между правым бортом охотника и конвоем. Почти одновременно наблюдался сброс парашютных торпед. После обнаружения этого факта я с буксиром произвел плавный поворот лево на борт на 40°, так как наблюдался небольшой снос шести торпед северо-западным ветром силой 2 балла. Падение шести торпед наблюдалось по траверзу правого борта на расстоянии 300 м. Две торпеды вскоре после приводнения сдетонировали. Оставшиеся четыре после приводнения выскочили из-под воды на всю свою длину и начали двигаться незакономерным курсом. Заметив это, буксирный отряд произвел поворот право на борт на 120°. Время хода четырех торпед составило 3–4 минуты, в течение которого наблюдалось, как они двигались зигзагом отрезками по 500–700 м. У двух торпед в конце дистанции наблюдался самоподрыв. Две торпеды прошли на удалении от 40 до 70 м от буксирного отряда...

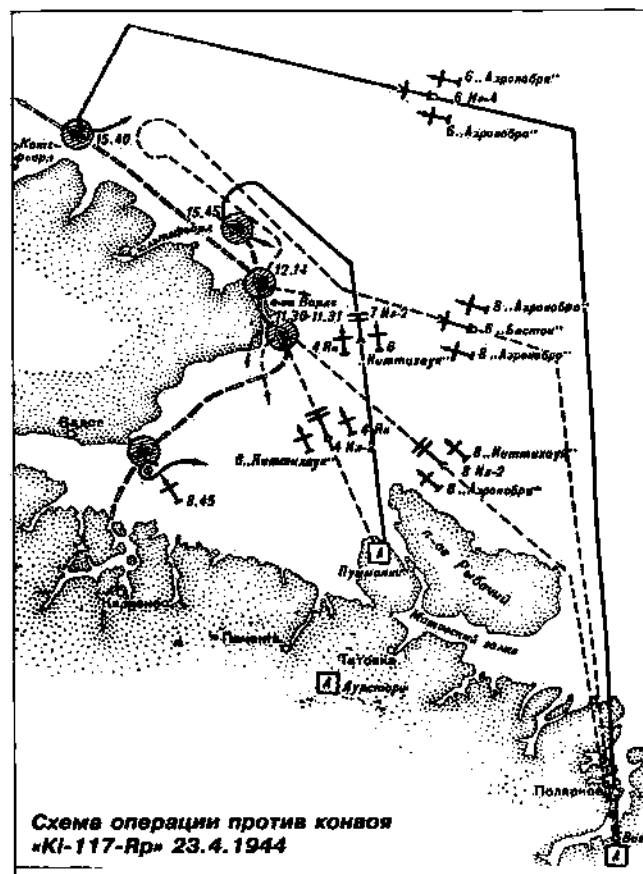
Боевой опыт: Относительно метко произведенный сброс парашютных торпед при большом конвое с построением в две или три кильватерные линии может привести к потерям, поворот всего конвоя в направлении сброса в этом случае не будет целесообразен. Предлагается рассредоточение правой колонны конвоя вправо, левой колонны — влево от места падения торпед.

Несмотря на нулевой результат, бой 7 апреля получил в штабе ВВС положительную оценку. Считалось, что один 2000-тонный транспорт потоплен, а еще двум таким же транспортам нанесены повреждения. Кроме того, по докладом, на дно пошли еще два сторожевых корабля. В этом случае командование ВВС СФ серьезно скорректировало доклады летчиков исходя из данных воздушной разведки, а число потопленных целей укладывалось в разницу между первым неправильным подсчетом выпелов и последующими подсчетами самолетов-разведчиков. Особенно радовал тот факт, что в ходе сражения мы не потеряли ни одного самолета, хотя каждый раз нам приходилось вести бой с истребителями Люфтваффе (они, кстати, доложили о десяти воздушных победах). Правда, немцы потерь в воздухе тоже не понесли.

Сражение 7 апреля заставило немецкое командование приурочить проход трех следующих конвоев к периоду нелетной погоды. Лишь один из них подвергся нашему воздействию в лице подлодки «М-105», совершившей безрезультатный залп 18 апреля. Этот факт еще раз подчеркивает ведущую роль ВВС в борьбе на коммуникациях противника.

Спустя два дня командование Северного флота начало третью по счету операцию «РВ». Появление очередного вражеского каравана не заставило себя долго ждать. Дело в том, что к этому моменту в Киркенесе скопилось множество судов, которые в любой момент могли стать жертвой массированного удара по порту. Это заставило немецкое военно-морское командование скрепя сердце пойти на проведение операции даже в период летной погоды. Для этого 14 торговым судам придавалось охранение в лице канонерской лодки, шести тральщиков, пяти сторожевиков, четырех охотников и плавбазы катеров-тральщиков. На прибрежные аэродромы были стянуты все исправные «Мессершмитты» III/JG5. Схватка обещала быть ожесточенной.

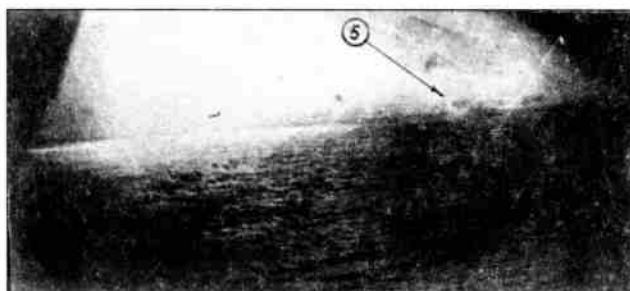
Конвой вышел из Киркенеса в 06.10 23 апреля по московскому времени. Уже в 08.45, когда суда достигли Эккера, его обнаружил разведывательный «Киттихаук». Погода (облачность 10 баллов, высота нижней кромки — 100–150 м, видимость — 5–6 км, сильная дымка) не очень благоприятствовала массированным действиям авиации, но выбирать ее не приходилось. В основу замысла разгрома каравана положили уже хорошо известную кальку: «Штурмовики обеспечивают — торпедоносцы топят», с той лишь корректурой, что для обеспечивающего удара выделили две группы Ил-2 общим числом в 12 машин. С минимальным интервалом (по плановой таблице — не более 5 минут) после них в атаку выходили шесть «Бостонов» в варианте низких торпедоносцев. Последующие удары планировалось производить с учетом результатов первых.



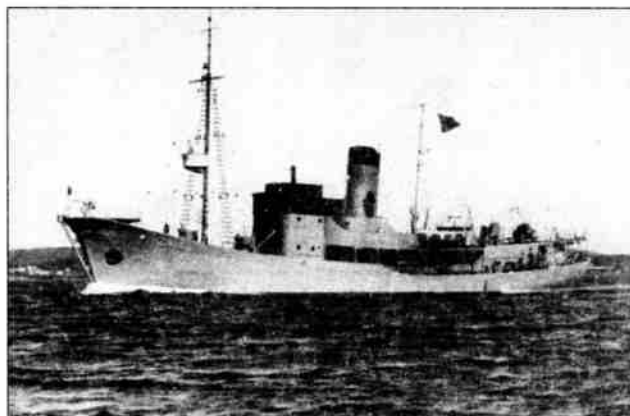
Удары штурмовиков в целом прошли по плану, если не считать потери внезапности, приведшей к крупному воздушному бою уже на подлете к цели. Ил-2 все же прорвались, но бомбы сбросили неточно. Огнем сторожевика «V 6110» и охотника «Uj 1220» был подбит штурмовик заместителя командира эскадрильи 46-го шап капитана Катунина. По наблюдениям остальных пилотов, Катунин совершил огненный таран 3000-тонного транспорта, но, по немецким данным, единственный сбитый огнем зенитной артиллерии штурмовик упал в 150 м от плавбазы «Везер». Посмертно Катунину и его стрелку-радисту сержанту Маркову присвоили звание Героя Советского Союза. От огня зениток пострадали все четыре Ил-2 второй группы, в то время как крупной группе «Мессершмиттов» удалось сбить три Р-40. В этот самый момент над полем боя должны были показаться торпедоносцы, но... этого не произошло. В очередной раз повторилась ситуация, когда ведущий торпедоносцев (а им был наш старый знакомый капитан Гусев) чуть было не сорвал нанесение удара. Очевидно, после случая 13 марта его доверие к штурманам резко упало, и теперь он решил прокладывать курс самостоятельно. Только так можно объяснить тот факт, что вместо курса 270°, который давал ему штурман, он пошел курсом 310°, прошел севернее Вардё (тем временем штурмовики вели бой у мыса Кибергнес) и, не найдя конвоя, пошел догонять его вдоль норвежского побережья в северо-западном направлении. К счастью, на этот раз истребители сопровождения были в курсе решаемой торпедоносцами задачи, не стали сбрасывать баки, а в районе Маккаура их ведущий открытым текстом потребовал, чтобы Гусев «разворачивал оглобли» в направлении Вардё. Когда спустя 45 минут после атаки Ил-2 группа наконец-то обнаружила караван, он уже успел пройти через пролив Буссе-сунд и достигнуть мыса Блудшюттуде. Дальнейшее приведем в изложении командира немецкого сторожевика «V 6109» обер-лейтенанта Нимана:

«Около 11.00 конвой, состоявший из 14 пароходов и 17 кораблей охраны и управлявшийся командиром 5-й флотилии тральщиков, подвергся третьей атаке пятью низко летевшими с севера торпедоносцами «Бостон». При появлении машин в пределах видимости «V 6109» длинным гудком и флажным сигналом «Самолеты!» объявил воздушную тревогу. 88-мм орудие С/13 открыло огонь уже в дальней зоне. Было сделано примерно 5 выстрелов. Накрытия не наблюдалось. Затем с переходом в 2000-метровую зону было произведено 6—8 выстрелов. Последние три или четыре выстрела легли в боевом порядке атакующей группы самолетов. Между тем легкие орудия также получили разрешение на открытие огня. На расстоянии 2000 м наблюдался сброс торпед. Самолеты перешли на левый борт, так что на контркурсе, который, ввиду скорого появления следов торпед, должен был сохраняться, все зенитное вооружение могло хорошо действовать. Средняя машина указывалась в качестве линии прицеливания. При приближении машин примерно на 500 м наблюдалось несколько попаданий из кормового 37-мм орудия и полного залпа счетверенной 20-мм зенитки в третью машину. Немного спустя и передняя 37-мм пушка добилась попадания в уже горевшую машину, которая вышла из группы влево и упала горящей в воду в 150 м по траверзу «V 6109»... (огнем зенитной артиллерии был сбит А-20 мл. лейтенанта Гарбуза, весь экипаж погиб. — прим. М.М.) Вскоре после катастрофы вражеской машины по левому борту на контркурсе наблюдалось четыре или пять торпедных следов, в направлении которых были выпущены белые ракеты. Одновременно один торпедный след прошел мимо по правому борту. Расстояние следов от корабля 50 — 200 м...

Незадолго до падения самолета мною всем постам было приказано: «Наблюдать за торпедными следами!» Я стоял на правом крыле мостика, когда 1-й вахтенный офицер доложил: «Торпедный след справа спереди!» Одновременно я тоже его увидел. Малоаметный торпедный след был к этому времени уже примерно в 100 м. Избежать его было невозможно, поз-



Торпедная атака на конвой 23.4.1944, снимок с торпедоносца старшего лейтенанта Зайцева. Стрелка указывает на облако взрыва над торпедированным сторожевиком «V 6109»



Сторожевой корабль «V 6109» (быв. рыболовный траулер «Нордвинд»), потопленный совместными действиями торпедоносцев и штурмовиков ВВС СФ 23.4.1944

тому стихийная команда 1-го вахтенного офицера «Круто на правый борт!» была сразу отменена мною: «Нет, только средней частью!» Я хотел предотвратить попадание торпеды в кормовую часть, так как машинное и котельное отделения, которые простирались почти на 2/3 корабля, не имели никаких переборок, и корабль, если бы в это большое помещение проникла вода, утонул бы камнем. Торпеда шла довольно близко к поверхности воды, так что я мог видеть ее винты. Примерно через 5 секунд после появления в видимости она попала примерно в 1 м от килля, перпендикулярно кораблю. Взрыв произошел сразу после этого. Мачта упала поперек мостика. Чтобы не быть выброшенным за борт, я держался за леерное ограждение. Когда взрывное облако развеевалось, носовая часть корабля находилась под водой, и он приобретал все больший и больший крен на левый борт. Я ожидал опрокидывания корабля и поэтому приказал: «Всем покинуть внутреннее помещение и прыгать за борт!»

Потери экипажа сторожевика, по различным данным, составили от 14 до 17 человек, еще двое получили легкие ранения. Дальнейшие события показали, что расчет командира корабля полностью оправдался — носовая переборка выдержала давление воды, и «V 6109» не затонул, а после того, как его носовая часть отломилась и затонула, сторожевик «V 6110» приступил к буксировке. Немцы рассчитывали дотащить корпус до близлежащего Вардё, а уж после отправить на капитальный ремонт.

Хотя торпедоносцы и доложили о потоплении двух транспортов (точный подсчет выпелов не производился из-за помех истребительной авиации противника), командование не имело оснований быть полностью удовлетворенным результатами ударов. Конвой продолжал стремительно уходить на запад, а в

его составе еще явно оставались крупные суда. Штаб ВВС решил бросить в бой последний резерв — группу из семи штурмовиков и шесть Ил-4 в варианте низких торпедоносцев. Взаимодействие должно было происходить по стандартной схеме, но все снова пошло наперекосяк. На этот раз подвели штурмовики. Обнаружив в районе севернее Вардбэ «V 6109» на буксире (буксировку обеспечивал тральщик «М 154»), они отказались от поисков каравана и обрушились на поврежденный корабль. Четыре близких разрыва ФАБ-100 вскрыли корпус его машинно-котельного отделения, и поскольку борьбу за живучесть вести было некому, уже спустя две минуты бывший китобой ушел на дно всего в 3 милях севернее Вардбэ. За этот успех нам пришлось заплатить дополнительную цену — огнем тральщика, береговой зенитной батареи и истребителей были сбиты Ил-2 и Р-40, а второй штурмовик сел на воду в районе Пумманки.

Атака Ил-4 без обеспечения полностью провалилась. Следует подчеркнуть, что после боя 4.7.1943 «ильюшины» ни разу не использовались в качестве низких торпедоносцев при групповых ударах. Данный тип самолета считался устаревшим для такой работы, и это обстоятельство не могло не повлиять на поведение пилотов. Когда ударная группа (кроме Ил-4, в нее входили 12 Р-39) настигла караван у Берлевога, ее встретила шестерка «Мессершмиттов». По нашим данным, торпедоносцы провалились к цели и сбросили свой груз с дистанции 1500—1800 м, сумев потопить 7000-тонный транспорт и сторожевой корабль. По сведениям немцев, прицельное торпедометание было полностью сорвано действиями вражеских истребителей и следов торпед с кораблей конвоя никто не видел. Аналогично разнились и причины потери единственной «кобры»: мы считали, что ее сбита зенитная артиллерия, но немецкие корабли на нее не претендуют, чего нельзя сказать о пилотах 5-й эскадры. В любом случае никаких новых потерь конвоем не понес. Итог дня: нами потеряны «Бостон», три Ил-2, два Р-39 и четыре Р-40, причем сласти удалось экипажи штурмовиков и «Киттихаука». Немцы потеряли сторожевик и два «Мессершмитта» вместе с пилотами. Если этот бой и нельзя считать поражением советской стороны, то намеченные цели в любом случае остались недостигнутыми. Что же касается торпедирования «V 6109», то совершенно очевидно, что оно произошло случайно, в результате попадания торпеды, направленной совсем в другой корабль. Вероятность случайного попадания всегда существует на войне, и она возрастает по мере увеличения числа выстрелов. Нам же для этого торпедирования потребовался ровно год бесплодных «упражнений»: предыдущее попадание — в пароход «Левезе» — состоялось 25.4.1943!

Совершенно очевидно, что главной причиной безрезультатности действий торпедоносцев являлось сбрасывание торпед с больших и очень больших дистанций. Осуществлялось это не по причине непонимания пилотами важности сближения с целью на 800—1000 м, а в силу срабатывания инстинкта самосохранения в условиях атаки на конвой с неподавленной ПВО. Этот инстинкт настолько глубоко проникал в кровь летчиков, что заставлял их действовать подобным образом даже в тех случаях, когда противник по какой-то причине интенсивного зенитного огня не вел. Так случилось, например, 10 мая, когда тройка Ил-4 с низкими торпедами атаковала конвой, куда входил всего лишь один транспорт и два сторожевика. Евге-

ний Францев писал в своем дневнике: «Как они, новички, трусят перед первой атакой! Как дрожали Сушицкий и Николаев (оба летчики участвовали в боевых вылетах с апреля 1944 г. — прим. М.М.), когда получили приказ о вылете, но никто из них не знал, что это всего лишь учение. И Литвинов (майор, помощник командира 9-го гмтап — прим. М.М.) порядочно побледнел. Да, нелегко заставить себя идти на смерть спокойно». Отношение летчиков к торпедным атакам выражала и другая запись: «Сколько раз кажется, что самолет в огненном кольце, нечеловеческими усилиями, бесконечной волей к жизни вырывает его в сторону. Островский (капитан Островский не вернулся из трагического вылета 20.9.1943. — прим. М.М.), один из наших летчиков, говорил, что я лучше совершу двадцать полетов на бомбометание днем, десять раз схожу на штурмовку, сорок раз готов бомбить любой порт, чем идти в одну торпедную атаку». Несомненно, в полку велась работа над тем, чтобы сократить дистанции залпов, но, когда доходило до дела, все получалось иначе. В очередной раз нам пришлось в этом убедиться в сражении 11 мая.

Крупный немецкий конвой, шедший в восточном направлении, был обнаружен нашей воздушной разведкой еще вечером 10 мая, вскоре после выхода из Ло-Фьорда. Пока в штабе ВВС ожидали его вхождения в пределы радиуса действия истребителей, операторы успели разработать довольно оригинальный план операции. Его новизна выражалась в том, что первый обеспечивающий удар должны были нанести не штурмовики, а шесть высотных торпедоносцев. Расчет делался на то, что им удастся расстроить ордер ПВО и облегчить атаку пяти «Бостонов» с низкими торпедами, которая должна была последовать с минимальным интервалом. Общим группам придавались пикирующие «Киттихауки» (семь и шесть машин 27-го иап), которым следовало атаковать корабли охранения. Штурмовики тоже планировались к вылету, но не в качестве обеспечивающей, а ударной группы, как только караван войдет в их радиус. Повторные удары, как обычно, намеревались спланировать после уточнения результатов первых, уже после того как корабли пройдут Вардбэ. Поскольку всем трем группам придавалось сильное истребительное прикрытие, для блокировки вражеских аэродромов была запрошена помощь от 7-й воздушной армии.

Первый налет начался в 01.29 11 мая, когда караван достиг района Конгс-Фьорда. Приятной неожиданностью стало то, что уже первой атакующей группе удалось добиться успеха, потопив сторожевой корабль «V 6113». Вот как это выглядело в изложении командира немецкого сторожевика:

«V 6113» шел перед выстроенным в три кильватерные колонны конвоем в качестве тральщика правой колонны. В 23.45 был пройден маяк Кьельнес. В 00.00 в квадрате 8178 AC была объявлена воздушная тревога. В 00.25 последовала комбинированная атака высоко- и низколетящих самолетов с бомбардировкой, сбросом торпед и обстрелом из бортового оружия. Я сразу разрешил открыть огонь и направил его на первую линию из шести вражеских бомбардировщиков, которые приближались к голове конвоя с носовых курсовых углов левого борта. В 00.27 этими бомбардировщиками было сброшено 6 парашютных торпед, которые достигли поверхности воды примерно в 100 м перед «V 6113». По моей команде

Дистанции сбрасывания торпед самолетами МТА СФ в 1-м полугодии 1944 г.

	Число групповых или одиночных ударов	Дистанции				
		до 1000 м	1000—2000 м	2000—3000 м	3000—4000 м	более 4000 м
Удары по конвоям по данным воздушной разведки	11	1	2	4	2	2
Удары, совершенные в ходе полетов на «свободную охоту»	18	9	8	-	-	1

«Внимание торпеды!» внимание всего экипажа было обращено на поверхность воды. Всего наблюдалось три торпедных следа. Первый перешел с носа на левый траверз и пересек курс в одном метре перед форштевнем «V 6113». Ввиду этого, я трижды приказал «Полный вперед!» с крутым переложением руля на левый борт. Во время выполнения этой команды вторая торпеда, приближаясь опереди по левому борту, прошла в 3 м за кормой. Возможности маневрирования СКР были сильно осложнены поставленным тралом.

Несколько секунд спустя, примерно в 00.29, после того как корабль лег в направлении торпедного следа, на удалении 30 м был замечен еще один след, приближавшийся с траверза левого борта. Уклонение было невозможно. Сразу после этого со стороны левого борта в районе котельного отделения произошел сильный взрыв, за которым последовал второй. Я все время находился на левом крыле ходового мостика. Взрывом я был переброшен через леерное ограждение и получил удар в спину обрушившимся с сигнальной палубы сигнальным фонарем... Рулевое, примыкающее штурманское и вахтенное помещения в непосредственной близости от меня были разрушены. На мостике никого из вахтенных, кроме меня, не находилось. Я попытался перейти на правый борт и, встав на палубу корабля, заметил, что большая часть моего экипажа уже его покинула и плавала, цепляясь за плоты и деревянные части. К этому моменту кормовая часть до леерного ограждения уже находилась под водой... После этого, убедившись, что спасение корабля невозможно, я покинул его сам. Вслед за тем, как палуба скрылась под водой, корабль, устремив форштевень вверх, затонул... В 00.30, примерно через минуту после взрыва, СКР «V 6113» затонул в точке 70°48' N, 29°34' O. Потери немцев составили семь членов экипажа и три пассажира.

В дополнение к рапорту командир 61-й флотилии сторожевиков высказал ряд любопытных замечаний, которые отчасти объясняли произошедшее:

«Применение больших рыболовных судов в качестве тральщиков перед конвоем представляется не слишком удачным решением, поскольку эти корабли сами по себе являются маломаневренными и из-за поставленного трала становятся еще менее подвижными. Резерв скорости хода этих кораблей при поставленном трале так незначителен, что быстрый маневр уклонения невозможен. Командир 5-й флотилии тральщиков тем не менее отказался от применения для решения этой задачи традиционно использовавшихся ранее тральщики класса «М», поскольку с учетом их хорошего артиллерийского вооружения он считал более целесообразным применением их исключительно в интересах ПВО в случае массированных атак самолетов. Чтобы при высокой вражеской воздушной активности избежать дальнейшей потери среди кораблей с тральми, всегда уязвимых в случае применения парашютных торпед, представляется безотлагательно необходимым использование в качестве противоминного охранения быстрых и подвижных моторных тральщиков класса «Я» с малой осадкой. Освобождением от этой функции бывших рыболовных судов, некоторые из которых имеют очень сильное зенитное вооружение, охранение конвоя будет существенно усилено, а управление этих кораблей значительно облегчиться».

К сожалению, другие циркулирующие торпеды не нашли себе целей, как и бомбы «Киттихауков». По нашим отчетным материалам, низкие торпедоносцы вышли в атаку через три минуты, но немцы утверждают, что обнаружили «Бостоны» только спустя десять минут после атаки высотными торпедами. По видимому, так и было. Снаряды были сброшены с дистанции 2000 м, но даже то обстоятельство, что три из пяти машин несли по две торпеды, не помогло повторить успех 23 апреля. Система зенитного огня противника после атаки парашютными торпедами действительно оказалась расстроена, по крайней мере ей не удалось добиться попаданий ни в один из самолетов. Ничем не могли похвастаться и «Мессершмитты». К началу боя над конвоем наблюдалось всего два самолета, ко-

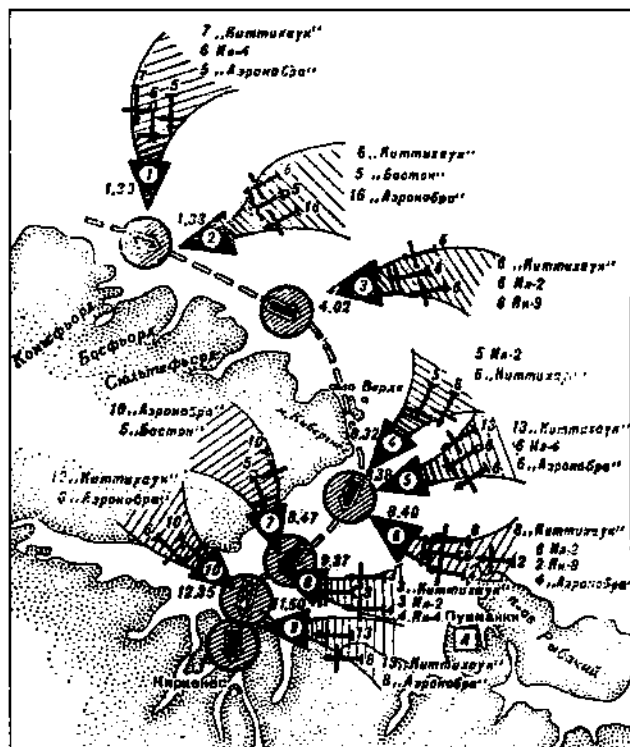


Схема операции против конвоя «Rр-118-Ki» 11.5.1944

торые, не приняв боя, ушли в направлении берега. Сражение с пилотами Люфтваффе состоялось только при возвращении. В ходе него был подбит один «Киттихаук», разбившийся при посадке. Больше противобойствие встретила атакующая в 04.02 группа Ил-2, но детально рассмотрение ее действий в нашу задачу не входит. Считалось, что действиями трех первых групп был потоплен транспорт в 6000 т (высотной торпедой), поврежден в 8000 т (низкой торпедой) и потоплено два СКР, повреждены сторожевик и миноносец. Самолет-разведчик все еще подтверждал наличие в составе каравана шести крупных судов, а это значило, что налеты придется повторить.

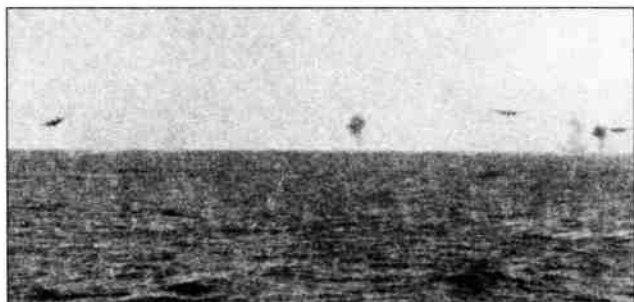
Масштабы второго массированного удара заметно превосходили масштабы первого. По замыслу штабных операторов волки должны были обрушиваться на конвой с пятиминутными интервалами в следующей последовательности:

- пять Ил-2 по транспортам с использованием тактической внезапности;
- шесть Ил-4 с торпедами АВА в обеспечении 13 «Киттихауков» с бомбами с целью расстроить ордер конвоя;
- шесть Ил-2 и восемь «Киттихауков» с бомбами с целью нанести удар по кораблям охранения;
- пять «Бостонов» с восемью торпедами АН — главный удар по транспортам;
- три Ил-2 с аэродрома Пумманки — второй удар по транспортам.

Непосредственно эскортирование ударных самолетов осуществляли 35 истребителей различных типов.

Группам удалось выдержать плановую таблицу, за исключением последней, которая атаквала с 45-минутным опозданием. Погоды это не делало, поскольку ее состав был слишком малочисленным. Отсутствие исчерпывающих немецких материалов не позволяет детально осветить ход атаки каждой из волн. Ясно одно — вылет и приближение наших самолетов не осталось тайной для противника. Как минимум за шесть минут до первого налета штурмовиков на кораблях каравана была

объявлена воздушная тревога. Вылетевшие с береговых аэродромов немногочисленные вражеские истребители встречали наши самолеты, начиная со второй волны, уже на подходе и препятствовали прицельному применению оружия. Расстроить ордер конвоя нам не удалось, в результате чего зенитная артиллерия сбила один Ил-2 из состава третьей волны и ведущий «Бостон» низких торпедоносцев. В который раз история повторилась: столкнувшись с плотной завесой огня, ведомые с дистанций 2900 — 3300 м без сигнала ведущего стали освобождаться от торпед. Для ведущего Героя Советского Союза ст. лейтенанта Зайцева такое было неприемлемо. По свидетельству других летчиков, он «дотянул» до 1500 м, где и был сбит. Штурманом в экипаже Зайцева был Герой Советского Союза лейтенант Боронин, стрелками — сержанты Приходько и Никитенко. Все они погибли, так и не сумев добиться успеха.



Атака советских торпедоносцев (кадры немецкой кинохроники). На последнем снимке на заднем плане виден охотник за подводными лодками типа «КУ».
К данному типу относились охотники «Uj 1209», «Uj 1219», «Uj 1220» и «Uj 1224»

Для торпедоносцев этот удар в данной операции стал последним, хотя истребители-бомбардировщики 6-й иад еще дважды безуспешно попытались нанести потери каравану, уже втягивавшемуся в Бёк-фьорд. Итог дня: ВВС СФ совершили 207 самолето-вылетов (в том числе 12 высотными и десять низкими торпедоносцами), потеряв в ходе них шесть самолетов (А-20, Ил-2, Р-39 и три Р-40: два Р-40 сбиты в воздушных боях, Р-39 погиб, коснувшись крылом воды, остальные сбиты зенитной артиллерией). Считалось, что противник лишился двух из семи транспортов, четырех сторожевиков и тральщика. Реально немцы потеряли «V 6113» потопленным и пароход «Белпамелла» легко поврежденным в результате попадания неразорвавшейся бомбы. 11 человек личного состава Кригсмарине было убито и 21 ранен. Потери Люфтваффе составили три истребителя вместе с пилотами. Можно считать, что «по очкам» победили мы, но цель операции — разгром конвоя — так и осталась недостигнутой. Причины были старыми: малый состав ударных и обеспечивающих групп, никуда не годная точность бомбометания пилотов «Киттихауков» (на них приходилось 57 из 99 самолето-вылетов ударных машин), а главное — неудача всех попыток нейтрализовать истребительную авиацию противника. Понимая, что операция осталась незавершенной, командование СФ поставило перед ВВС флота задачу уничтожить находящиеся под разгрузкой суда в порту. Самолеты 9-го гмтап также приняли в этом участие, о чем мы расскажем отдельно.

Следующий морской бой с участием торпедоносцев произошел на вечер 16 мая. Предыстория его такова: Конвой Ар-119-Ки (Репе-фьорд — Киркенес) вышел из порта в час ночи по среднеевропейскому времени. В 07.50 единственный входивший в его состав транспорт был отпущен в порт Хоннингсвог, и с этого момента караван превратился в отряд боевых кораблей, которым все-таки следовало достигнуть Киркенеса. Там они должны были влиться в состав охранения формируемого «западного» каравана. В 17.40, когда суда уже достигли района м. Маккау, они попали в поле зрения нашей воздушной разведки. Групповая цель традиционно идентифицировалась как конвой, а на роль единственного транспорта «назначалась» шедшая в центре ордера канонерская лодка «К 1». Наступление периода полярного дня в северных широтах позволяло действовать без существенных ограничений и в ночное время, так что вскоре немцам пришлось испытать на себе силу наших воздушных ударов.

На этот раз штаб ВВС СФ проявил еще большую, чем обычно, оригинальность, не став детально планировать удары и плановую таблицу. Возможно, это было вызвано малым размером «конвоя», возможно — желанием дать проявить себя штабам соединений. Последние получили задачи в самых общих чертах, в частности, штаб 5-й мтад: «Нанести по конвою низкими торпедоносцами два удара: первый до подхода его к порту Вардё и второй в районе Кибергнес. Удар торпедоносцев обеспечить истребителями «Аэрокобра» 255-го иап и «Киттихаук» 27-го иап». Чуть более конкретные задачи были поставлены перед командирами 6-й иад и свежесформированной 14-й смешанной авиадивизии (туда вошли 46-й шап, 20-й и 95-й иап) — им следовало сформировать три группы для удара по каравану у мыса Кибергнес. Какими бы благими намерениями не руководствовались в штабе ВВС СФ, они совершили серьезную ошибку — 5-я мтад не могла самостоятельно обеспечить выход в атаку своих торпедоносцев, которые при отсутствии взаимодействующих групп просто обрекались на загл с дальней дистанции. Именно так и получилось на практике. Своевременно обнаружив группу А-20, немецкие суда поставили плотную огневую завесу, что заставило наших пилотов стрелять с расстояния 2000 м. Правда, сброс торпед осуществили только два из четырех «Бостонов», пилотируемых лейтенантом Сушитским и мл. лейтенантом Рыбчинским. Ведущий группы капитан Гусев и мл. лейтенант Николаев не смогли сбросить три подвешенные под их машинами торпеды из-за того, что

техники забыли вставить пиропатроны. Немцы выполнили маневр уклонения, в результате чего ближайшая из торпед прошла на удалении 150 м. «Беззубость» самолета ведущего не стала поводом для того, чтобы противник отказался от ее обстрела — на А-20 вышел из строя мотор. Лететь на одном моторе «Бостон» мог, но не с двумя подвешенными торпедами. Сбросить их он не мог. Самолету пришлось приводниться в 50 милях севернее мыса Цып-Наволоок. Возвращавшийся после наблюдения за конвоем самолет-разведчик, обнаружил шлюпку с экипажем Гусева, доложил на базу, но торпедные катера нашли ее только спустя 30 часов. За это время у раненого воздушного стрелка успел помутиться рассудок. Штурман тоже получил ранение в бою, и только Гусев остался невредимым. Для него это «купание» стало вторым.

По-видимому, в связи с неудачей первого вылета второй в район мыса Киббергнес не производился. Там за всех отработали штурмовики и истребители-бомбардировщики. Впервые за всю историю боевых действий на Севере им удалось добиться прямых бомбовых попаданий в движущиеся вражеские корабли! В значительной мере это объяснялось использованием нового для здешнего театра метода атаки — топмачтового бомбометания. Три ФАБ-100, сброшенных топмачтовым методом с Ил-2 стали причиной гибели охотника «Uj 1210». Одно попадание получил сторожевой корабль «V 6108», от пулеметного обстрела пострадали тральщик «М 35» и охотник «Uj 1212». Ответным огнем были сбиты два Ил-2, два Р-40 и один Р-39. Новый метод бомбометания оказался заметно более эффективным, но сопряженным с большими потерями. В любом случае это было более разумным разменом чем тот, который приходилось осуществлять торпедоносцам — платить за случайные успехи регулярными потерями.

Две последних декады мая стали пиком активности ВВС СФ на коммуникациях противника за весь 1944 г. Это объяснялось тремя причинами: установлением сравнительно неплохой летней погоды, решимостью командования СФ обрушить на врага всю мощь своей авиации и определенной недооценкой этой мощи командованием противника, которое все еще допускало проводку караванов в дни с хорошей погодой, надеясь на корабельную зенитную артиллерию и перехватчики. А между тем последние уже начинали выдыхаться. 16 мая в боях участвовало всего восемь «мессершмиттов», пилоты которых тем не менее умудрились доложить о 22 воздушных побе-



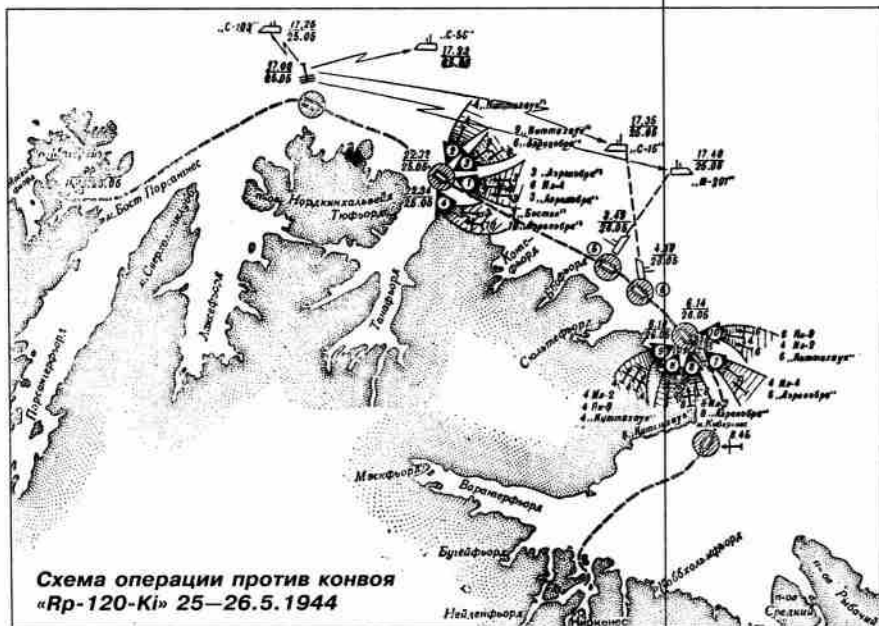
Высотные торпедоносцы идут к цели, 1944 г.

дах. Создается впечатление, что этими многочисленными завышениями командование 5-го воздушного флота пыталось снять с себя обвинения моряков в слабом прикрытии конвоев с воздуха. По-видимому, критика все-таки подействовала, и для обеспечения прохода очередного «восточного» каравана на аэродром Свартнес временно перебазировалось боевое ядро группы III/JG5.

Битва с этим конвоем была сравнительно короткой, но ожесточенной. Суда были обнаружены на дальних подступах — в 17.00 25 мая у м. Нордкин, и это позволило нанести первый массированный удар уже в районе Тана-фьорда. Его замысел сильно напоминал замысел удара 11 мая: шесть Ил-4 с высотными торпедами, затем истребители-бомбардировщики «Киттихаук» (восемь в варианте пикирующих бомбардировщиков и четыре в варианте топмачтовиков) и, наконец, тройка низких торпедоносцев. Последняя группа, которой традиционно предоставлялась роль нанесения главного удара, была слишком малочисленна, но четвертый экипаж «Бостона» был отстранен от выполнения боевой задачи как не прошедший необходимой подготовки. Впрочем, и два из трех экипажей, которые были выделены для удара, могли считаться подготовленными лишь весьма условно. Только ведущий тройки лейтенант Гнетов имел необходимый минимум опыта. На прошедшем незадолго до этого партийном собрании, где, очевидно, разбирались не-

удачные действия 16 мая, парторг эскадрильи Гнетов заявил (цитируется в изложении дневниковой записи Е.И. Францева): «Пойдем в атаку — с курса не свернем. Если не потопим торпедой, пойдем на таран!» Ему же приписываются слова: «Гвардия не отступает! Гвардия бьет врага насмерть!». Так и получилось...

Хотя трем ударным волнам придали 22 «Аэрокобры» сопровождения, сильного противодействия в воздухе в районе Тана-фьорда не ожидалось. Мероприятий для достижения скрытности не планировалось, и единственной мерой обеспечения являлась блокировка аэродромов Луостари и Хебуктен самолетами 7 ВА. Как мы знаем, они оказались пусты. Группы истребителей-бомбардировщиков и низких торпедоносцев облетали Вардэ на бреющем полете, но высотные «ильюшины» шли на большой высоте и, по-видимому, были обнаружены при помощи радаров. Согласно журналу боевых действий 61-й флотилии сторожевиков, воздушная тревога была объ-



явлена за девять минут до визуального обнаружения первого самолета. Когда в 22.32 «ильюшины» приблизились к конвою, их там ждала не традиционная пара «Мессершмиттов», а шесть или восемь вражеских машин. Помешать заходу на цель они не успели, но на отходе навязали нашим ожесточенный воздушный бой. До этого торпедоносцы сбросили свои торпеды на носовых курсовых углах конвоя, после чего наблюдали попадания в 6-8000-тонный транспорт и миноносец. На этот раз заявка не так уж сильно отличалась от реальности — две 45-36АВА попали в норвежский пароход «Сольвикен» (3502 брт; перевозил строительный лес, погибло три члена экипажа). Точность торпедометания объяснялась сравнительно небольшой высотой — всего 1900 м, но это же обстоятельство облегчило противнику организацию контратаки. Шестерка Р-39 эскорта оказалась скована боем, и торпедоносцам пришлось пробиваться домой самостоятельно. К счастью, ведущему группы капитану Шкарубе удалось сохранить строй, что позволило избежать полного уничтожения. Потери тем не менее оказались тяжелыми. Упал в воду и погиб со всем экипажем Ил-4 ст. лейтенанта Евдокимова. Машины мл. лейтенантов Титова, Ледового и лейтенанта Губанова получили серьезные повреждения, причем последней пришлось ремонтировать капитально. Прибытие в район боя новых групп советских самолетов заставило пилотов Люфтваффе оставить Ил-4 в покое.

Тем временем увеличилось и количество перехватчиков, поскольку к месту боя прибыли 19 Вф-109 из Свартнеса. Связанные боем «Киттихауки» бомбили неточно, а группа топмачтовиков и вовсе отстала. Она вышла в атаку уже после низких торпедоносцев, нападение которых, согласно плановой таблице, ей и надлежало обеспечить. Кроме того, ведущий группы решил атаковать не топмачтовым методом, а с планирования с 800 до 200 м. Все бомбы легли мимо цели. Сразу после бомбометания Р-40 ложился на обратный курс и спешили покинуть место боя, хотя по замыслу им следовало усилить эскорт торпедоносцев.

Все это и предопределило трагедию звена Гнетова. Оно пошло к каравану со стороны носовых курсовых углов, а затем развернулось для атаки со стороны берега. В этот момент четверка «Мессершмиттов» попыталась нанести удар в лоб. В бой вступили четыре «кобры» группы воздушного боя. Другая пара Вф-109 связала боем шесть Р-39 непосредственного сопровождения. Летчики наших истребителей увлеклись боем, в ходе которого якобы сбили один «Мессершмитт», но торпедоносцев они больше не видели. На базу те не вернулись. Пилот самолета-разведчика впоследствии утверждал, что примерно в это же время он наблюдал потопление миноносца и сторожевого корабля. С учетом предшествующих заявлений Гнетова политорганы разрисовали картину гибели звена в неподражаемых красках: «... На боевом курсе они были атакованы истребителями противника и обстреляны сильным огнем; все три торпедоносца загорелись, но, несмотря на это, бесстраш-

**Заместитель командира
1-й эскадрильи 9-го гмтап
капитан Шкаруба Константин
Федорович. Удостоен
звания Героя Советского
Союза 19.8.1944**



ные летчики продолжали сближаться с конвоем. Впереди летел лейтенант Гнетов, за ним его ведомые комсорг эскадрильи гвардии мл. лейтенант Рыбчинский и комсомолец гвардии мл. лейтенант Николаев. С дистанции 500–1000 м самолеты сбросили 3 торпеды и потопили миноносец и сторожевой корабль противника. В районе конвоя все три торпедоносца «Бостон» упали в море и погибли, но поставленную задачу они с честью выполнили» (цитируется по политдонесению начальника Политотдела ВВС СФ). В некоторых пропагандистских материалах дописались даже до утверждения, что Гнетов совершил «огненный таран». Свет на истинное положение вещей проливает журнал боевых действий 61-й флотилии сторожевиков (время отличалось от московского на один час):

Дата и Место время	Событие
21.29 Квадрат 7396 AC	6 СБ-2 под прикрытием 6 истребителей атакуют конвой с направления 110°, высоты 3000 м. Корабли охранения и пароходы открывают огонь из всего оружия.
21.32	Со всех направлений новые нападения посредством бомб, парашютных торпед и бортового оружия.
21.34	ПХ «Сольвикен» получил два попадания торпедами.
21.35	4 Ил-2 (Ил-2 в налете не участвовали, за них прикрыты истребители-бомбардировщики Р-40 — прим. М.М.) атаковали СКР «V 6115» на бреющем полете бомбами и бортовым оружием. 4 близких разрыва бомб у борта «V 6115».
21.40	Подлет к конвою 9 «Бостонов». Соединение разделилось и атаковало 6 машинами с направления 330° и 3 машинами с направления 260°. Одна из 6 машин оказалась в хорошем положении для обстрела с «V 6115», получила многочисленные попадания и загорелась.
21.42	1 «Бостон» упал.
21.44	1 из 3 «Бостонов» также получил порцию хорошо ложившегося огня с «V 6111» и упал по направлению 340°.
21.50	СКР «V 6110» и «V 6115» по приказу командира конвоя отпущены для оказания помощи торпедированному ПХ «Сольвикен».
21.55	3 «Бостона» атаковали «V 6107» торпедами и бортовым оружием. Налет отбит, от торпед уклонились маневрированием. В результате обстрела из бортового оружия вышел из строя компас, многочисленные пробоины в катере и выход из строя личного состава.



Норвежский транспорт «Сольвикен», потопленный высотными торпедоносцами 25.5.1944

22.15	Попытка буксировки СКР «V 6115» неудачна. ПХ «Сольвикен» тонет.
22.20	71°06' N 28°55' SO ПХ «Сольвикен» затонул.
22.25	СКР «V 6110» и «V 6115» присоединились к конвою. Потери личного состава — общий итог: «V 6107» 2 убитых, 1 легкораненый «V 6115» 6 тяжело и 6 легкораненых.

Это описание несколько отличается от советской картины боя, но если предположить, что на «V 6107» часы опаздывали на 10—13 минут, все становится на свои места. Получается, что торпедоносцы атаковали караван со стороны этого сторожевика (только он наблюдал сброс торпед и торпедные следы) и пулеметным обстрелом смогли нанести потери его зенитчикам. Тем не менее огнем находившихся рядом кораблей два «Бостонов» оказались сбиты. Третий, по всей видимости, стал жертвой истребителей 5-й эскадры (они по результатам боя 25 мая донесли о 34 воздушных победах, в т.ч. о сбитии 20 «Бостонов»!). Других наших самолетов, кроме одного Ил-4 и трех А-20, из состава сил первого массированного удара потерю не было.

Второй массированный удар командующий ВВС СФ запланировал в районе Перс-фьорда. Поскольку «Бостонов» с экипажами в строю уже не оставалось, роль первой скрипки отводилась штурмовикам Ил-2, в то время как группе высотных торпедоносцев надлежало расстроить ордер каравана. В промежутке между ударами командующий распорядился отправить в район Вардэ демонстративную группу, которой по радио передавались различные ложные приказы, направленные на то, чтобы вызвать преждевременный старт и изматывание перехватчиков. Враг вроде бы клюнул на эту утку, но у него оставалось почти два часа времени, чтобы вернуть самолеты на аэродром, заправить их и подготовить к новому старту.

Главные события развернулись в промежутке между 05.58 и 06.14 26 мая. Первыми, как и было предусмотрено планом, атаковали высотные торпедоносцы. На этот раз их воздушный эскорт вырос до 16 «кобр», но бой с «Мессершмиттами» все равно оказался тяжелым. В нем оказались потеряны три Р-39, а один из Ил-4 (пилот — мл. лейтенант Титов) упал в море вскоре после торпедометания. Поскольку прорыва Вф-109 никто не видел, сочли, что это результат попадания зенитного снаряда. Ожесточенное противодействие заставило летчиков избавиться от торпед в стороне от каравана, так что попаданий не было. Тем не менее действия высотных торпедоносцев в операции командование сочло довольно успешными, что выразилось в представлении их ведущего заместителя командира 1-й эскадрильи 9-го гмпал капитана К.Ф. Шкарубы к званию Героя Советского Союза (награжден указом от 19 августа).

Не менее жестокий бой пришлось выдержать трем группам штурмовиков, атаковавшим позже. Успех сопутствовал только четырем топмачтовикам Ил-2, добившимся попадания одной ФАБ-250 в носовую часть транспорта «Герта Энгелин Фрицен» (3672 брт). Судно загорелось, но вражеским сторожевикам удалось отконвоировать его в Вардэ. В конце войны оно было обнаружено в тяжело поврежденном состоянии в Брюнсбюттеле, по видимому, как раз таки после взрыва бомбы и пожара 26 мая (возможно, новые повреждения были получены при налетах союзной авиации на порт). В воздушных боях мы потеряли четыре Ил-2 и «Киттихаук». Многие самолеты получили повреждения. Генерал-лейтенант Андреев хотел было нанести третий удар по каравану в Варангер-фьорде, но доклады из частей убедили его отказаться от этого намерения. Особенно плачевным оказалось и состояние 9-го гмпал, который мог выставить не более четырех высотных торпедоносцев и ни одного низкого.

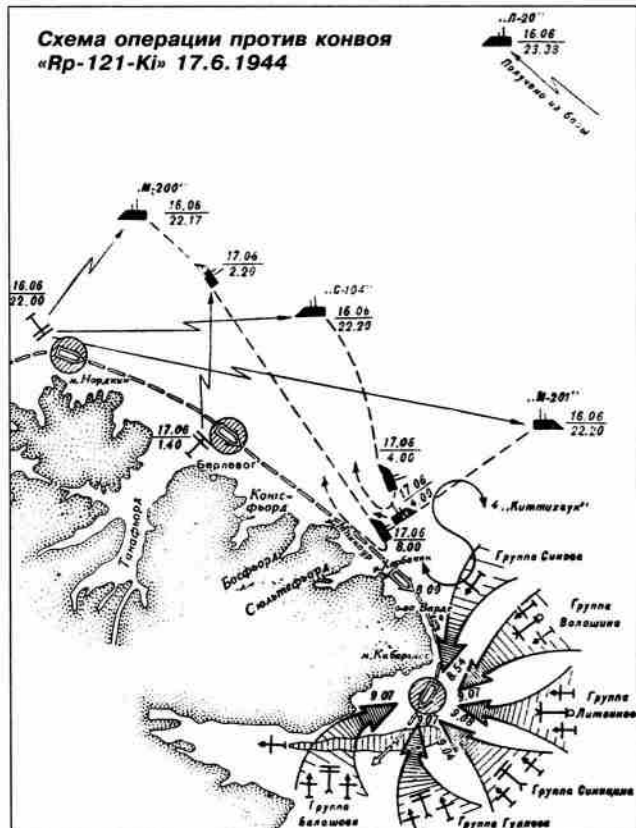
Результат операции: произведено 127 вылетов, в т.ч. 57 ударными машинами, куда входили и 13 торпедоносцев. Нам удалось потопить или тяжело повредить два из пяти крупных транспортов конвоя, небольшой танкер «Марштайнен» постра-

дал от близкого взрыва бомбы. Эскортные корабли отделались легкими повреждениями, но на некоторых из них имелась серьезная убыль личного состава. Истребители Люфтваффе потерь не понесли. Мы лишились 13 самолетов, примерно три четверти из которых оказались сбиты в воздушных боях. Получила повреждения и подводная лодка «С-15», безуспешно попытавшаяся атаковать караван в промежутке между авиаударами и накрытая глубинными бомбами немецких охотников. Выпускала торпеды и «малютка» XV серии «М-201», но противник ее торпедного залпа не зафиксировал. Перевес по очкам оказался на стороне немцев, которые впервые с начала года сосредоточили в небе над караваном все оставшиеся в их распоряжении силы истребительной авиации. Для нас это оказалось неожиданным, на что указывает тот факт, что мероприятия по обеспечению оперативной маскировки планировались шаблонно и не в достаточной мере. Ошибки командования многократно усугублялись неправильными действиями наших истребителей, которые легко бросали подопечных, а в ряде случаев вели себя пассивно, ожидая, что противник атакует их первыми. Тем не менее тот факт, что нам впервые удалось «дотянуться» до крупных судов каравана, говорил о том, что мы находимся на правильном пути. Один из транспортов был торпедирован высотными торпедами, которые в условиях громоздкого построения конвоя оказались куда более действенным оружием, чем торпеды «низких» «Бостонов». Это не осталось незамеченным нашим командованием, которое пришло к выводу, что «высотники» при соответствующем обеспечении могут наносить не только ответные удары, но и главные удары. Собственно говоря, выбирать все равно было не из чего — к 1 июня в части оставалось только 13 «Бостонов», к которым имелось всего несколько подготовленных экипажей, и восемь Ил-4.

Именно нанесение главного удара высотными торпедоносцами было положено в основу замысла действий против следующего «восточного» конвоя, обнаруженного нашей воздушной разведкой вечером 16 июня. Погода была отличной, но на этот раз генерал-лейтенант Андреев решил не наносить удары на максимальном удалении от наших баз, поскольку, как показало сражение 25—26 мая, сил для воздействия на караван на всем участке пути все равно не хватало. Наносился всего один массированный удар, причем большое внимание в плане уделялось сокращению интервалов между ударными группами. Масштабы удара впечатляли. Первая группа — 12 «Киттихауков» в варианте пикирующих бомбардировщиков и шесть в роли дымзавесчиков (сбрасывали дымовые бомбы) — являлась обеспечивающей, затем две группы высотных торпедоносцев (четыре Ил-4 и шесть А-20) и три группы штурмовиков (16 Ил-2), и все это за 10 минут. Истребительное прикрытие изначально составлялось из расчета на серьезный воздушный бой — 50 Р-39, по восемь Р-40 и «яков». В качестве места решительного нападения намечался район м. Кибергнес, до которого с момента обнаружения караван двигался 12 часов. Все это дало возможность подготовиться к удару достаточно тщательно, но не настолько, чтобы ведущие групп безупречно выполнили плановую таблицу.

Удар «Киттихауков» начался в 08.54 — на шесть минут раньше, чем предписывалось планом. Примерно за 25 минут до этого шедшая с набором высоты группа была обнаружена стоявшим на м. Кибергнес радаром, и за пять минут до начала налета немцы довели количество перехватчиков над караваном до 17. Нашим истребителям пришлось вступить в бой и частично освободиться от бомб уже на подходе к цели. Дымовые бомбы своей роли не сыграли, поскольку за десять минут, прошедших до начала атаки штурмовиков, их дым успел развеяться. Последним пришлось тяжелее всех — число истребителей противника достигло максимума, огонь кораблей остался неподдавленным, дымзавеса отсутствовала. К сожалению, все атаки производились не топмачтовым методом, а с полного пикирования с высоты 900—1000 м. С учетом этого, боль-

**Схема операции против конвоя
«Рр-121-Кі» 17.6.1944**



шим достижением можно считать попадание одной ФАБ-250 в носовую часть транспорта «Флорианполис» (6419 брт). В числе прочих грузов судно перевозило сено, которое после взрыва загорелось. На локализацию пожара у немцев ушло несколько часов. Этот успех обошелся нам довольно дорого — зенитным огнем было сбито четыре Ил-2. Часть из сбитых принадлежала береговой зенитной батарее, поблизости от позиции которой генерал-лейтенант Андреев столь неосмотрительно наметил место проведения операции.

В нарушение плановой таблицы высотные торпедоносцы атаковали в 09.07 последними, сразу после штурмовиков. Это позволило «мессершмиттам» набрать высоту и взяться за «Бостоны». Пилоты высотников осмоторительно забрались в

облака (высота около 2500 м), откуда сбрасывали торпеды в «окна». Залпы обеих групп получились недружными и легли не точно. Тем не менее через шесть минут одна торпеда все-таки попала в корму норвежского транспорта «Диксие» (1571 брт; перевозил строительный лес, при взрыве погиб один человек). По всей вероятности, именно по поводу этого боя командир 5-й флотилии тральщиков, исполнявший в данном случае роль командира конвоя, писал в финальном отчете: «Парашютные торпеды имели столь глубокую установку хода, что они проходили под тральщиками класса «М». Так, в течение одного дня такие торпеды шесть раз прошли под «М 31». Видимо, именно большая установка глубины хода затруднила наблюдение за торпедами и привела к попаданию в «Диксие». Судно продержалось на поверхности 16 минут, после чего затонуло. Интересно отметить, что наблюдавший за конвоем самолет-разведчик, до того как был отогнан «Мессершмиттами» успел заметить только повреждение транспорта в 6000 т, который приписал результатам атаки последней группы штурмовиков. По заключению штаба, торпедоносцам пришлось довольствоваться только «потоплением» трех каботажных судов по 600—800 тонн каждое. Некоторое время группа «Бостонов» преследовалась истребителями противника, которые не добились в этом сражении никаких успехов, что, правда, не помешало немцам доложить о 17 воздушных победах.

Итог операции: произведено 112 самолето-вылетов (в т.ч. 38 ударными самолетами, из них 10 высотные торпедоносцы), потоплен один и серьезно поврежден другой транспорт из шести крупных судов. На кораблях охранения один убитый и 10 раненых. Немцы потеряли два «Мессершмитта», но их раненые пилоты спаслись. Мы потеряли четыре Ил-2 от зенитного огня. Качественное наблюдение за конвоем позволило сравнительно точно установить результаты ударов, благодаря чему командующий ВВС СФ незамедлительно отдал приказ о подготовке плана удара по порту Киркенеса.

Перевес по очкам на этот раз оказался на нашей стороне. Относительный успех операции, несомненно, объяснялся двумя факторами: решительным массированием сил истребительной авиации в районе цели и небывалой скоротечностью всего удара — фактически он занял всего 14 минут. Наслоение большого числа групп не дало полностью соблазна плановую таблицу, но в этом ничего страшного не было. Самолеты энергично атаковали конвой с разных направлений почти одновременно, что заставило противника разделить зенитный огонь и сократить время обстрела. К сожалению, высотные торпедоносцы не наносили удар первыми, что расстроило бы ордер каравана, а среди Ил-2 отсутствовали топмачтовики. Высотные торпедоносцы в очередной раз продемонстрировали свою эффективность в случае применения по крупному конвою, даже несмотря на то, что им сильно мешали. По сумме факторов операция 17 июня оказалась наиболее удачной из всех, предпринятых ВВС СФ на коммуникациях противника в течение войны, и можно только сожалеть, что в дальнейшем до октября 44-го ничего подобного не предпринималось.

Участие в ударах по конвоям было не единственной разновидностью массового использования самолетов минно-торпедной авиации. С весны 44-го ВВС СФ начали наносить удары по скоплениям судов в Киркенесе, и машины 9-го гмтап играли в них далеко не последнюю роль. Бомбардировки этого главного порта снабжения лапландской группировки противника осуществлялись с начала войны, но все они выполнялись в виде бомбометания с горизонтального полета, с больших высот преимущественно ночью и, естественно большого успеха не имели. Изменение методов ударов стало возможным только тогда, когда наше командование почувствовало себя хозяином положения в воздухе.

Краткая предыстория первого удара такова: 4—5 апреля противник, пользуясь периодом нелетной погоды, провел в Киркенес очередной караван. Выход обратного конвоя планировался только на 14 апреля, в связи с чем командование



Норвежский транспорт «Диксие», потопленный высотными торпедоносцами 17.6.1944

Люфтваффе решило ненадолго перебазировать силы III/JG5 на кандалакшинское направление. Это перемещение не осталось незамеченным нашей радиоразведкой. В середине дня 10 апреля небо над Киркенесом расчистилось, что позволило произвести детальное фотографирование. Дешифровка снимков показала как сосредоточение в порту 21 транспорта и 18 кораблей охранения, так и отсутствие перехватчиков на аэродроме Луостари. Генерал-лейтенант Андреев приказал немедленно приступить к разработке плана операции. Между 18.10 и 22.44 тех же суток наша авиация нанесла по порту и близлежащим фьордам пять ударов, сопровождавшихся значительным видимым успехом. Пятерка Ил-4 в варианте высотных торпедоносцев зашла на цель последней. Самолеты сбросили торпеды на якорную стоянку южнее острова Ренёй, где, по немецким данным, в тот день находилось шесть судов. С самолетов результаты торпедометания не наблюдались, но его свидетелями стали экипажи немецких сторожевых кораблей «V 5913» и «V 5914». В соответствии с журналом боевых действий 59-й флотилии СКР, в воздухе наблюдались только три парашютные торпеды, одна из которых взорвалась при ударе о землю. Ход других в воде не наблюдался. Такие результаты торпедометания вряд ли могут удивлять. Ввиду ожидаемого противодействия зенитной артиллерии, сброс осуществлялся с высоты 3000 м, ветровой снос мог быть значительным, и группе было непросто попасть даже в акваторию фьорда, не то что в транспорт. Тем не менее безрезультатные действия торпедоносцев с лихвой покрывались успехом штурмовиков, которые внезапными атаками повредили суда «Маркобруннер» (8140 брт) и «Больтенхоф» (3307 брт), которые сели на грунт на мелководье. Потерь наши ударные группы не имели. Результаты удара по Киркенесу настолько резко контрастировали с успехами и потерями в сражениях с конвоями, что не могли не вызвать у нашего командования желания повторять такие операции и в дальнейшем.

Следующий тур пришелся на 13—14 мая и являлся непосредственным продолжением сражения с «восточным» караваном Rр-118-Ki (прибыл в Киркенес 11 мая). Наше командование выждало определенную паузу, в течение которой противник вновь рассредоточил свою истребительную авиацию из района Киркенеса на другие направления, и начало операцию вечером 13-го числа. В основе замысла лежало стремление нанести одновременно четыре удара по трем районам сосредоточения вражеских судов. И на этот раз торпедоносцам досталась якорная стоянка в районе Ренёй. Пилоты продемонстрировали стабильность результата — попаданий не было. Тем временем штурмовики, впервые атаковавшие топмачтовым методом, повредили пароходы «Патагония» (5898 брт) и «Пернамбуко» (4121 брт), причем последний частично выгорел и сел на грунт. Поскольку в ходе налетов Люфтваффе практически не оказали никакого сопротивления, на следующий день налет решили повторить. Наконец-то командование поняло, что применять циркулирующие торпеды в таких узких акваториях, как фьорды, бесполезно, и решило использовать машины 9-го гмтап в качестве горизонтальных бомбардировщиков. Первое применение в новом качестве прошло неудачно. В 05.03 четыре Ил-4 сбросили 6 ФАБ-250 и 32 ФАБ-100 на суда у Ренёй и снова мимо. Тем временем «Киттихауки»-топмачтовики в Яр-фьорде уничтожили пароход «Йоган Фаулбаум» (2944 брт). Наши потери в течение двухдневной операции составили один Ил-2 и один Р-40, сбитые огнем зенитной артиллерии. Истребители 5-й эскадры, по докладом, добились всего лишь одной воздушной победы на второй день, что вызвало весьма эмоциональный обмен мнениями между штабами Адмирала Полярного побережья и 3-го авиационного командования Люфтваффе (отвечало за действия на Заполярном фронте). Последнее уверяло, что после сражений над конвоями 23 апреля, 10 и 11 мая в группе III/JG5 осталось всего четыре исправных истребителя и оно просто не в состоянии удовлетворить все заявки флота. Впрочем, такое положение

дел продолжалось недолго. По-видимому, именно между 14 и 25 мая группа получила крупное пополнение в лице 25 Вf-109G, что позволило немцам оказать ожесточенное сопротивление при проводке очередного каравана 25—26 мая. Потери наших ВВС в этом сражении оказались столь чувствительны, что от удара по Киркенесу в последующие дни генерал-лейтенант Андреев воздержался.

Совсем иные эмоции испытывало наше командование после сражения у м. Кибергнес 17 июня. В ВВС СФ оставалась масса исправных самолетов, в порту имелось множество целей, а силы вражеских истребителей в утреннем сражении казались значительно подорваны. Тем же вечером начались массированные налеты, в которых впервые принимал участие переброшенный на Север с Черного моря 36-й мтап.

Переброска этой части на Северный театр была предусмотрена еще приказом НК ВМФ №0122 от 15.2.1944. Очевидно, в связи с тем, что на Черном море к тому времени оставалось мало крупнотоннажных судов, а на Севере по погодным условиям было трудно использовать пикирующие бомбардировщики Пе-2, командование авиации ВМФ решило рокировать 36-й дбап на «Бостонах» с 29-м бап на «пешках». Перебазирование 36-го полка надлежало закончить к 15 апреля, причем после включения в состав 5-й мтад он переименовывался из дальнебомбардировочного в минно-торпедный. Поскольку в момент отдачи приказа боевое ядро части находилось в составе активно действующей Скадовской авиагруппы, командование ВВС ЧФ не сразу приступило к выполнению приказа.



Разрывы бомб ФАБ-500 и пожары на причалах и в городских кварталах Киркенеса 17.6.1944. Снимок сделан с бомбардировщика капитана Гусева



Разрывы бомб ФАБ-500 в районе рудодробильного завода, 17.6.1944. Снимок сделан с бомбардировщика майора Литвинова



**Командир 36-го мтап ВВС
СФ Герой Советского
Союза подполковник
А.Я. Ефремов**

Только 10 апреля 1-я и 3-я эскадрильи убыли с Черного моря на казахстанскую станцию Тайнча, где размещалось 4-е военноморское авиационное училище. Там часть пополнилась новыми экипажами и получила материальную часть. 2-я эскадрилья задержалась на аэродроме Сокологорное до 2 мая и

лишь после этого отправилась в Тайнчу. В результате выполнение приказа Наркома было осуществлено со значительным запозданием. Хотя первые экипажи вылетели на Север еще 23 апреля, сосредоточение части затянулось на два месяца. На 1 июня в Ваенге находилось всего восемь машин, а перебазирование боевого ядра (20 экипажей) состоялось только с 12 по 20 июня. К моменту своего прибытия полк мог считаться минно-торпедным лишь с определенной долей условности. С лета 43-го года в части имелась всего одна эскадрилья, обученная низкому торпедометанию, но из-за значительных боевых потерь увеличить число подготовленных летчиков так и не удалось. Из 29 экипажей, прибывших на Север, только 10 были обучены торпедным атакам. Такое положение дел как бы подталкивало командование ВВС СФ к использованию части в качестве горизонтальных бомбардировщиков. Поскольку атаки судов в море данным методом уже давно дискредитировали себя, оставалось бомбить Киркенес.

Кроме боевого крещения на новом театре 36-го мтап, удар 17 июня имел еще несколько новшеств, важнейшая из них — цели для бомбометания. Если раньше бессменной целью являлись суда, то теперь к ним, впервые с начала войны, добавлялись рудодробильный завод, склады, казармы, причалы, портовое оборудование и даже жилые кварталы. Очевидно, командование Северного флота решило затруднить противнику использование порта именно через разрушение его инфраструктуры. Именно поэтому в качестве средств поражения в основном применялись не фугасные, а зажигательные бомбы и выливные приборы с гранулированным фосфором. В ударе, в числе прочего, приняли участие шесть А-20 и два Ил-4 9-го гмтап и пять А-20 36-го мтап, которые сбросили на жилые кварталы 15 ФАБ-500 и 12 ЗАБ-500, после чего наблюдались большие пожары. Немецкие материалы не дают основания считать этот налет слишком эффективным. Пожары уничтожили многие дома, но из объектов инфраструктуры легко пострадали только заводские постройки. Единственным поврежденным судном стал пароход «Маргарета Кордс» (1921 брт) из состава только что прибывшего конвоя, на котором попаданием зажигательной бомбы с Ил-2 была уничтожена часть груза (сборные казармы и картофель). Наши потери составили два Ил-2, по одному Р-39 и Р-40. Мы считали, что все они сбиты вражеской зенитной артиллерией, но она претендует всего на две победы. «Мессершмитты» III/JG5 прибыли к месту боя только за две минуты до окончания налета и, хотя доложили о 27 победах, в силу своего численного меньшинства не смогли создать значительных помех бомбардировке.

После событий 17 июня германское командование пришло к окончательному выводу, что состязаться с нами в количестве самолето-вылетов бесполезно. Ни качество подготовки пилотов Люттваффе, ни сосредоточение сил для защиты конвоев не могли гарантировать в будущем чувствительных потерь от ударов североморской авиации. Глупо было в дальнейшем искать судьбу, осуществляя проводки караванов в условиях летной погоды. Отныне до октября 1944 г., когда немцы приступили к эвакуации из Лапландии, нам практически не удава-

лось заставить их суда в море. В новых условиях удары по Киркенесу стали основным способом воздействия ВВС СФ на вражеское судоходство. Противник предвидел такую возможность, в связи с чем значительно увеличил численность зенитных батарей в Киркенесе за счет ПВО порта Вадсё и артиллерии 19-го горно-стрелкового корпуса. Штаб 3-го авиационного командования стал готовиться к защите неба над портом точно так же, как раньше он готовился к осуществлению проводок конвоев. Эти меры принесли определенные плоды, впервые — в сражении 27–28 июня.

Очередной вражеский караван прибыл в Киркенес 26 июня, но только на следующий день погодные условия улучшились настолько, чтобы дать возможность действовать крупным силам авиации. В течение 9 минут (между 17.45 и 17.54) над городом прошел 131 советский самолет, в число которых вошли три пятерки А-20 от 36-го мтап и одна от 9-го гмтап. На этот раз целью самолетов являлись причалы и северо-восточная часть города, на которые они сбросили 10 ФАБ-1000, 10 ЗАБ-500, 18 ФАБ-500 и две ФАБ-250. Летчики доложили о шести очагах пожаров, взрыве на территории завода, повреждении причалов и серии попаданий в район стоянки судов, которыми были потоплены 8000-тонный транспорт, траулер и два сторожевика. Очевидно, одним из «сторожевиков» являлось каботажное судно «Герта»* (163 брт) — единственная жертва среди судов в тот день. На каботажнике начался пожар, выгорела силовая установка. Восстанавливать его не стали. От взрыва тяжелой авиабомбы у борта пострадал СКР «V 6111», на котором погибло два и было ранено 12 моряков (общие потери личного состава Кригсмарине за два дня — 6 убитых и 18 раненых, немецкого гарнизона — 7 убитых и 78 раненых). Истребители-бомбардировщики и штурмовики бомбили объекты в городе.

Поскольку налет встретил лишь слабое противодействие противника (в воздушном бою погиб лишь один Р-39, и еще один затонул в Кольском заливе при вынужденной посадке вследствие неисправности) Андреев решил в начале суток 28 июня повторить удар. Между 01.02 и 01.07 над Киркенесом побывало 87 советских самолетов, включая 15 «Бостонов» (пять от 9-го гмтап, остальные от 36-го мтап). Их цель была прежней — суда у причала и северо-восточные кварталы. Хотя из-за интенсивного обстрела с земли высота бомбометания по сравнению с предыдущим вылетом увеличилась (с 3700 до 4000–4700 м), летчики добились значительно более весомых результатов. Две бомбы, сброшенные с «Бостонов» 36-го мтап, попали в транспорт «Флорианполис» (6419 брт), который был отбуксирован догорать в район Якобснес. В конце концов пароход сел на грунт, где и оставался до конца 1945 г., когда норвежцы продали его на слом в Великобританию. На этот раз запалить нам за успех все-таки пришлось. Огнем зенитной артиллерии был сбит «Бостон» ведущего одной из групп командира 3-й эскадрильи 36-го мтап капитана Хамкова. Другой А-20 был серьезно поврежден, причем в его экипаже имелось двое раненых. Пострадали и «кобры» прикрытие — одна из них была сбитая, а другая подбита и села в Варангер-фьорде.

Остальные волны бомбили наземные объекты. Журнал боевых действий Адмирала Норвегии содержит весьма впечатляющее описание разрушений. Запись за 27 июня: «16.18 — 17.26 налет примерно 50–60 самолетов на город, порт и станцию гидроавиации Киркенеса. Сброшены бомбы, фосфорные канистры и зажигательные снаряды... Пожары в расположении

* С легкой руки немецкого историка Ю. Ровера в исторической литературе утвердился неправильный тоннаж этого судна — 771 брт. Судна с таким названием и тоннажем в годы Второй мировой войны не существовало. В германских документах тоннаж «Герты» указывается равным 170 брт (ЖБД Адмирала Норвегии) или 136 брт (ЖБД Адмирала Полярного побережья). Дополнительное изучение материала показало, что в ходе налета погибло бывшее финское судно «Герта» («Hertta») тоннажем 163 (ранее 110) брт, которое в январе 1944 г. было продано эстонскому судовладельцу и переименовано в Киркенес, где находилось на приколе в ожидании прибытия нового экипажа.

морской службы связи, завода «Эюдварангер», станции гидро-самолетов. Позднее нанесены большие разрушения домам и казармам. Сгорели пять казарм, штаб-квартиры морского коменданта, служебные помещения уцелели. 80% телефонной и световой связи уничтожено. Убитые и раненые среди норвежского гражданского населения». Запись за 28 июня: «С 00.00 до 01.30 2-й налет на Киркенес... Многочисленные складские помещения, в том числе склады интенданта, уничтожены». С учетом этого можно утверждать, что удары произвели большое впечатление на немецкое командование. Итог операции: мы произвели 218 самолето-вылетов, потопили два судна, повредили сторожевик и нанесли значительные разрушения объектам инфраструктуры. Потери составили один «Бостон» и шесть Р-39, причем половина из них была сбита в воздушных боях. Немцы потеряли один «Мессершмитт». В целом удары прошли успешно, но они, конечно же, не могли заставить противника отказаться от использования порта. С учетом того, какую роль играл Киркенес в снабжении немецкой заполярной группировки, этого можно было добиться только одним способом — захватом с суши, что мы и осуществили в октябре 44-го.

Первая половина 1944 г. стала, пожалуй, наиболее яркой страницей в боевых действиях североморских торпедоносцев. Участвуя в операциях ВВС флота против судов в море и Киркенесе, им удалось добиться ряда успехов и положить конец полосе сплошных неудач 1943 г. Отчасти это было связано с постепенным отказом от низкого и переходом к высотному торпедометанию и массовой бомбардировке судов в порту с горизонтального полета, которые в специфических северных условиях (мощный ордер ПВО конвоев, наличие сильного истребительного эскорта) оказались более результативными. Главная причина систематических неудач низких торпедоносцев, как и прежде, заключалась в неумении командования придать им необходимое противоистребительное и, что более важно, противозенитное обеспечение. Во второй половине 1944 г. на Балтике эта проблема была разрешена созданием комбинированных групп из торпедоносцев и топмачтовиков «Бостон», где топмачтовики обеспечивали выход в атаку торпедоносцев. Поскольку все самолеты выделялись одной и той же частью и шли к цели в едином строю, проблема организации взаимодействия между ними не возникла. На Севере же командование с упорством, достойным лучшего применения, пыталось обеспечить торпедоносцы действиями отдельных групп штурмовиков или истребителей-бомбардировщиков. Возможно, это происходило потому, что в

Боевая работа самолетов МТА ВВС СФ в 1-м полугодии 1944 г.

Квартал	I	II	Всего
Всего с/в	209	208*	417
в т.ч. с/в торпедоносцев	122	121	243
сброшено торпед по целям в т.ч. с/в на минные постановки	32	90	122
выставлено мин	63	22	83
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	56	20	76
	7 (7)	11 (9)	18 (16)

Примечание. * В т.ч. 36 с/в 36-го мтап (все в июне).

штабе ВВС СФ не считали возможным выделять ограниченное число экипажей «Бостонов» для использования в качестве топмачтовиков — А-20 оставалось мало, и их действия против крупных судов в торпедном варианте считались более эффективными. На бумаге в штабном изложении планы операций выглядели замечательно, но когда доходило до боя, оказывалось, что плановая таблица нарушена, обеспечивающая группа атаквала неэффективно или с другого фланга ордера, нежели торпедоносцы. Дальше все из раза в раз повторялось: «Бостоны» шли в атаку, наткнулись на завесу зенитного огня и сбрасывали торпеды с дальней дистанции. Если воздушному эскорту удавалось сковать истребители противника, то погибал только один самолет от огня вражеских зениток. Если прорывались «Мессершмитты», то, как правило, уничтожалась вся группа*. Именно так и случилось 17 марта и 25 мая. Это в конце концов привело к тому, что на 1 июля в 9-м мтап из 18 экипажей «Бостонов» и 15 «ильюшиных» лишь шесть и три соответственно являлись боевыми.

Представляется, что всего этого можно было бы избежать, если бы части МТА и части обеспечивающих их удар самолетов входили бы в состав одной дивизии. Кстати, предложение создать дивизию, куда входил бы один полк МТА, два полка истребителей и полк штурмовиков, высказывалось в «Отчете по боевому использованию и боевой подготовке соединений и частей СФ по минно-торпедному оружию за 2,5 года войны» еще в конце 1943 г. Увы, оно осталось без внимания. В результате в октябре 1944 г. после восполнения потерь экипажей мы вновь пытались использовать низкие торпедоносцы по старым тактическим рецептам, чем вписали еще несколько героических и трагических страниц в историю нашей морской авиации.

5.5. Вторая половина 1944 г. — Первая половина 1945 г.

Боевую деятельность северных торпедоносцев в этом периоде можно охарактеризовать как постепенно нарастающую активность, с резко наступившей в октябре 1944 г. кульминацией. Вне всякого сомнения, она была связана с проведением операции «Вест» — морской части Петсамо-Киркенесской стратегической наступательной операции Красной Армии, приведшей к изгнанию противника из северных районов Финляндии и норвежской области Финмарк. После этого деятельность надводных сил Кригсмарине в операционной зоне нашего флота прекратилась, что привело к полному прекращению в середине декабря 44-го действий МТА СФ по прямому назначению. В последние пять месяцев войны ей пришлось осваивать новую специальность — действовать в качестве патрульной противолодочной авиации при защите союзных северных конвоев. Расскажем обо всем по порядку.

На первый взгляд, к началу рассматриваемого периода северная минно-торпедная авиация представляла собой внушительную силу. На 1 июля в двух ее полках числилось 59 машин, причем 53 — типа «Бостон». Значительно хуже было с подготовленными кадрами. В 9-м мтап на 26 самолетов имелось 33 экипажа, но только девять из них (в т.ч. три для Ил-4)

относились к категории боевых. В 36-м мтап положение дел было несколько лучше — там из 29 экипажей только шесть относились к учебным. В то же время подготовку к низким торпедным атакам прошли не более десяти. Летчиков, летающих в сложных метеоусловиях или темной ночью, в составе полков не имелось. Все это серьезнейшим образом отражалось на боевой деятельности частей, для которых июль — сентябрь стали фактически организационным периодом.

Главным объектом применения усилий полков минно-торпедной авиации в течение июля — сентября по-прежнему оставались гавани противника, в первую очередь Киркенес. Очередной налет на этот порт состоялся 4 июля.

Краткая предыстория его такова: в течение утра и дня тех суток наша воздушная разведка несколько раз обнаруживала

* В то же время нельзя обойти молчанием беспрецедентное завышение собственных успехов со стороны пилотов эскадры JG 5 в 1944 г. Например, по результатам сражения 17 марта они доложили о 35 воздушных победах (в т.ч. пяти над «Бостонами») — реально девять (в т.ч. два А-20), 23 апреля — 38 победах (в т.ч. семь А-20) — реально три, из них ни одного А-20, 25–26 мая — 69 (в т.ч. 31 А-20) — реально 9 (три А-20)!

Движение самолетов в 9-м гмтап во 2-м полугодии 1944 г. — 1-м полугодии 1945 г.

Месяц	В наличии на 1-е число	Поступление*		Потери боевые/ эксплуатационные
	Ил-4+ А-20	Ил-4+	А-20	Ил-4+ А-20
7.44	6+20	4+10		-/1+0
8.44	9+22	1+5		2+1/1+0
9.44	6+20	0+4		0+1/-
10.44	10+17	0+10		0+9/-
11.44	11+14	50+0		-
12.44	31+17	-		-/0+1
1.45	31+16	-		-
2.45	31+16	-		-
3.45	31+16	-		-
4.45	31+16	-		-
5.45	31+15	-		-
Итого				2+11/2+1=13/3

Примечание. * Указаны все машины, полученные ВВС СФ.

Движение самолетов в 36-м мтап во вторую половину 1944 г. — первую половину 1945 г.

Месяц	В наличии на 1-е число	Поступление*		Потери боевые/ эксплуатационные
	А-20	А-20		А-20
7.44	33	10		5/1
8.44	29	5		2/-
9.44	28	4		3/-
10.44	26	10		11/-
11.44	20	-		-
12.44	20	-		-/1
1.45	15	-		-
2.45	19	-		1/-
3.45	18	-		-
4.45	12	-		-
5.45	12	-		-
Итого				22/2

Примечание. * Указаны все машины, полученные ВВС СФ.

крупный вражеский караван, который прибыл в Киркенес около 16 часов. Атаковать его на переходе морем из-за плохих метеоусловий возможности не было. К вечеру погода начала улучшаться. В 16.35 «як» 118-го рап провел визуальную разведку, а в 18.50 — фотосъемку гавани и примыкающих фьордов. Еще до этого штаб ВВС принялся за разработку плана операции. В основу положили старые наброски, предусматривавшие серию последовательных с минимальным интервалом ударов по городу, рудодробильному заводу, причалам и судам южнее о. Реней. В 17.30 план довели до командиров дивизий, а спустя 2,5 часа первые волны самолетов уже должны были приступить к бомбометанию.

Как оказалось, далеко не всем частям хватило этого времени на подготовку к удару. Разрывы между волнами получились больше, чем планировалось, а то обстоятельство, что маршруты захода на цель всех групп прокладывались со стороны моря, позволило немцам обнаружить наши ударные эшелоны заблаговременно. От 5-й мтад к удару привлекались 25 «Бостонов» 36-го мтап. Самолеты были разбиты по пятеркам, причем две первых бомбили завод, а остальные — причалы и северо-восточную часть города. Бомбы сбрасывались с высоты 3800—4100 м. Ведущий первой пятерки ошибся и сбросил свой груз с большим перелетом. Остальные самолеты, по немецким данным, уничтожили угольный склад предприятия и нефтяную цистерну. Несмотря на большую высоту, зенитная артиллерия сбита «Бостон» заместителя 1-й эскадрильи капитана Клячугина. Ветеран черноморских торпедных атак погиб



Пожар в северной части Киркенеса, 4.7.1944. Снимок сделан с бомбардировщика лейтенанта Францева

вместе со своим экипажем. Кроме того, на отходе «Мессершмитты» подбили одну из «кобр» прикрытия, которой, правда, удалось дотянуть до своего аэродрома.

Более сильное сопротивление встретила группа бомбардировки причалов. Еще на подходе к цели ее атаковали десять Bf-109. «Аэрокобрам» прикрытия не удалось отразить нападение (сбит «Бостон» лейтенанта Юрченко и один P-39), и бомбовый залп лег неточно. Последняя пятерка цель вообще не бомбила, сбросив свой груз на сопки на подходе к городу. Результаты оказались соответствующими. Получили повреждение склады боеприпасов и продовольствия, несколько построек выгорели. Более серьезно пострадали жилые кварталы. Хотя летчики настаивали на попаданиях в крупный транспорт, в действительности ни одно судно не пострадало. Нечем хвастаться было и штурмовикам и пикирующим «Киттихаукам» — все их бомбы упали мимо цели. В завершение истребителям противника удалось сбить один из двух «яков», высланных командованием на фотографирование результатов удара. Утраты врага составили два Bf-109 (один пилот убит, один ранен), одного убитого и восемь раненых на земле.

Очередная операция пришлось на 17 июля — два дня спустя после прибытия в Киркенес конвоя Rр-124-Ki. Из-за потерь, понесенных в предыдущий раз, командование сократило состав выделявшихся для удара групп, но число целей оставило прежним. Туман, господствовавший над морем в предыдущие дни, так до конца и не рассеялся, в связи с чем две из трех шестерок штурмовиков и часть истребительного эскорта вернулись на свои аэродромы вскоре после взлета. Туманная погода не помешала действиям перехватчиков. Им удалось прорваться к «Бостонам» (в налете участвовало три пятерки от 36-го мтап) и нанести по ним эффективный удар. Три машины, включая А-20 командира 3-й эскадрильи майора Прокофьева, загорелись в воздухе. К счастью, им удалось дотянуть до передового аэродрома Пумманки на полуострове Рыбачий, где они благополучно сгорели после приземления. Из их экипажей двое авиаторов были убиты и четверо ранены. Кроме того, оказались сбиты два P-39 и один P-40. Неудача в воздушном бою не помешала летчикам доложить о потоплении транспорта, самоходной баржи и сторожевого корабля. Ничего из этого списка не подтверждается, разрушения же на земле в ЖБД Адмирала Норвегии охарактеризованы как «незначительные». В обзоре штаба командующего немецкими ВВС в Финляндии отмечалось: «Обращает внимание большая доля штурмовой и истребительной авиации по сравнению с бомбардировочной, чем в налете 4 июля. Принимая во внимание значительно меньшую эффективность последнего налета, необходимо признать эту причину одной из основных».

Изменение уровня подготовки экипажей МТА КБФ во 2-м полугодии 1944 г.

Дата	всего экипажей	9-й гмтап*		всего экипажей	36-й мтап	
		в т.ч. боевых	в т.ч. летающих ночью		в т.ч. боевых	в т.ч. летающих ночью
1.7.44	15+18	3+6	-	29	23	-
1.10.44	9+17	9+17	3+7	25	24	13
1.1.45	12+24	8+21	6+9	20	15	10

Примечание. * Первая цифра к Ил-4, вторая — к А-20.

Помимо сокращения числа участвовавших в налете сил, другой важной причиной провала представляется заметное снижение уровня организации. Из событий из ряда вон выходящих, к которым тщательно готовились, удары по Киркенесу стали превращаться в будничное мероприятие. По крайней мере к такому выводу можно прийти из анализа действий командования, которое перестало выделять необходимый ресурс времени на подготовку и стало заметно сокращать наряд сил. Истребители противника активно противодействовали и не могли нанести нам больших потерь только из-за своей малочисленности. Вряд ли оценка советского командования сильно отличалась от вышеизложенной.

В любом случае подготовка к следующему налету — 28 июля — велась значительно продуманнее. Выделили группу из 20 истребителей для блокирования аэродрома Луостари, а маршруты полета ударных групп проложили на малой высоте в обход позиций немецких радаров. Это дало заметный эффект — в ходе удара оказались потеряны только штурмовик и истребитель, причем оба от огня зенитной артиллерии. Определенные разрушения удалось причинить объектам завода и портовым сооружениям. Загорелся 200-тонный пароход. Увы, 15 «Бостонов» 36-го полка к этому скромному успеху оказались непричастны. Встретив на подходе к цели низкую облачность, они предпочли отбомбиться по запасной цели — селе-нию Титовка. Двое немцев получили ранения.

Первая половина августа летной погодой не баловала, и немецкое командование, воспользовавшись этим, успело провести в порт еще два конvoja. В штабе ВВС СФ тоже время не теряли, подготовив новый план операции с учетом предыдущих недостатков. Его отличительными чертами являлись мас-сированность (для удара выделялось четыре пятерки А-20, одна — Ил-4 и две шестерки Ил-2) и одновременность воз-действия всех групп — каждой по своей цели. Кроме ударных, выделялись группы блокировки аэродрома Луостари, подавления батарей у устья Петсамон-вуоно (они обстреливали ВПП в Пумманки), отсечки преследующих истребителей противника и спасения экипажей сбитых самолетов. Другим так-тическим новшеством являлось выделение специального са-молета для командира 5-й мтад полковника Кидалинского, ко-торому предназначалась роль координатора удара.

Днем проведения операции стало 17 августа. Несмотря на неплохую предварительную проработку плана, все получилось отнюдь не гладко. Две первых пятерки 36-го мтап (один са-молет вернулся из-за неисправности) с высоты около 3000 м от-бомбили по заводу и заводским причалам. Тяжелые бомбы уничтожили причальную линию на протяжении 50 м, подожгли танки с дизельным топливом. Большого самолетам минно-торпедных полков в тот день добиться не удалось. Третья пя-терка полка попала под точный обстрел с земли, в результате чего один «Бостон» оказался сбит, а машина ведущего — ко-мандира 1-й эскадрильи майора Обухова — пострадала на-столько сильно, что после возвращения ее пришлось списать. Бомбы легли на городские кварталы и ощутимых с точки зре-ния военной инфраструктуры потерь не нанесли. Пятерку А-20 9-го гмтап подвело собственное воздушное прикрытие. Еще на подходе к цели пилоты восьми «кобр» проглядели лобовую атаку пары Bf-109, которые подбили машину мл. лейтенанта Штемонитяна. Нападение оказалось настолько неожиданным,

что растерявшиеся экипажи сбросили бомбы на сопки. Под-битый «Бостон» приводнился в Варангер-фьорде, но все чле-ны его экипажа, за исключением штурмана, были спасены торпедным катером. Еще хуже пришлось пятерке Ил-4. Ей удалось сбросить бомбы на причалы в Якобснесе, но зенитная артиллерия на боевом курсе сбита два самолета. Не исклю-чено, что кто-то из них был добит «Мессершмиттами», посколь-ку их действиями был уничтожен как минимум один из «Китти-хауков» прикрытия. Резким контрастом с неудачными дейст-виями самолетов 5-й мтад стал удар шестерки Ил-2 в торпачовом варианте по судам на якорной стоянке у о. Ре-ней. От попаданий ФАБ-250 на дно пошел транспорт «Петер Борнхофен» (1345 брт), на борту которого находилось 1323 т продовольствия. Другой транспорт, «Зебу» (1894 брт; быв. па-роход ЭГМП «Юлия», захваченный немцами 22.6.1941 в Кенигс-берге), получил подводную пробоину от взрыва бомбы, но его успели отбуксировать на мелкое место. В следующем месяце немцы отвели его на ремонт в Тронхейм, где он и встретил окончание войны. После войны под названием «Матрос Желез-няк» судно еще некоторое время служило нашей стране.

Результат операции: произведен 191 самолето-вылет, поте-ряно (без списанных) девять самолетов, включая два А-20, два Ил-4, два Р-39 и три Р-40. Два Ил-4, по одному А-20 и Р-40 сбиты зенитками, остальное на совести «Мессершмиттов», ко-торые сами потеряли две машины. Наиболее неприятное впе-чатление произвел точный огонь тяжелых зенитных батарей, число которых вокруг города к тому времени возросло до 12. Их огонь носил явно централизованный характер и имел боль-шую плотность по высоте. Именно из-за этого все попытки со-вершать противозенитный маневр изменением высоты не увенчались успехом. Опыт проведенных операций показывал, что даже если и удавалось рядом мероприятий снизить эф-фективность действий вражеских истребителей, то зенитная артиллерия являлась фактором постоянным. С учетом распо-ложения Киркенеса, все подходы к которому просматривались РЛС и постами ВНОС, заставить ее врасплох вряд ли бы уда-лось. Констатация этих фактов имела далеко идущие послед-



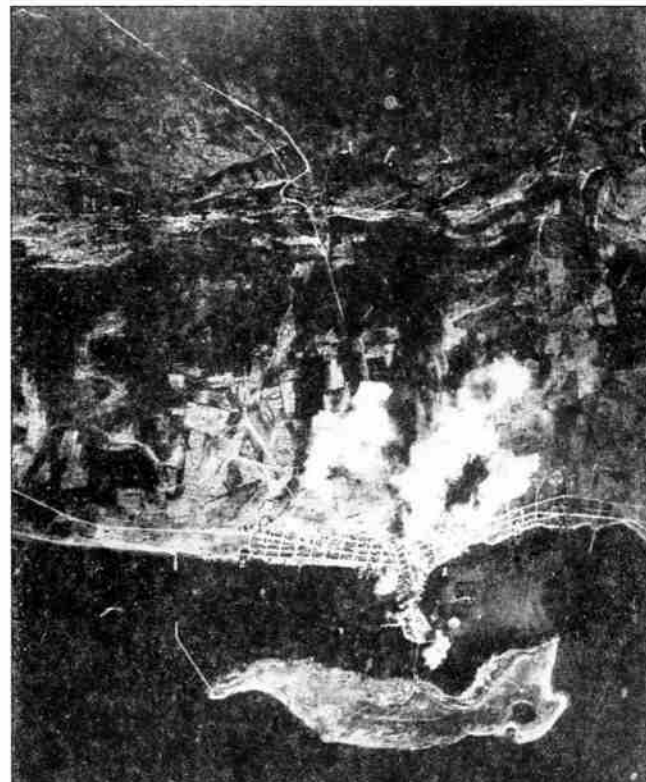
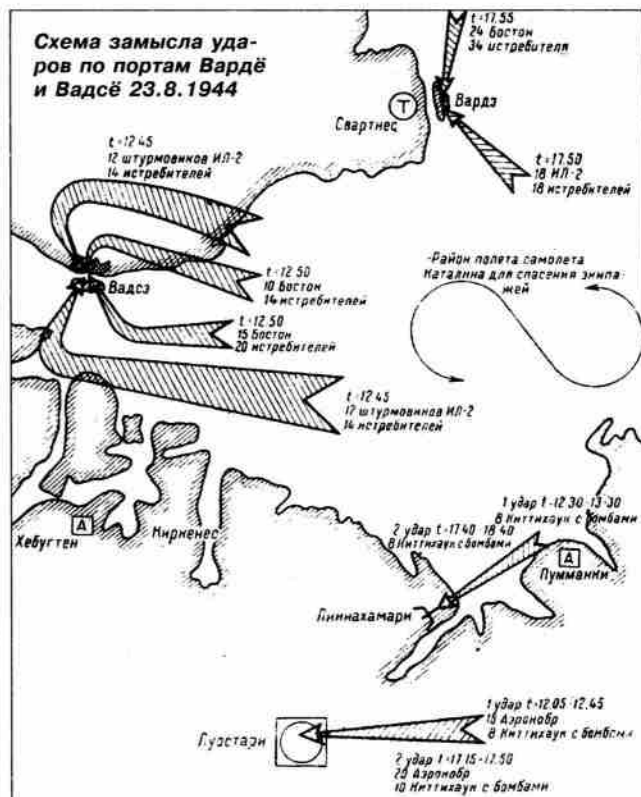
Результаты бомбоудара по судам и причалам в районе по-селка Якобснес, 17.8.1944. Снимок сделан разведыватель-ным самолетом 118-го рап (фото из архива Ю.В. Рыбина)

ствия. Поскольку командование ВВС СФ не готово было терять за каждый налет по три-четыре экипажа торпедоносцев, пополнять которые удавалось с таким большим трудом, до начала операции «Вест» в дневных ударах по Киркенесу самолеты минно-торпедной авиации большого участия не принимали. Вместо этого наше руководство решило проверить на прочность оборону врага на вспомогательных направлениях.

Под ними подразумевались небольшие порты и якорные стоянки Северной Норвегии. Раньше они если и подвергались бомбоударам, то разве что в качестве запасных целей. Противовоздушная оборона их считалась довольно слабой, а истребителей, в случае достижения внезапности, не ожидалось вовсе. В качестве первоочередных целей избрали порты Вардэ и Вадсэ, которые немецкое морское командование использовало в качестве перевалочных портов и пунктов питания небольших местных гарнизонов. В наших же штабах этим якорным стоянкам придавалось куда большее значение.

Операцию наметили на 23 августа. В основу ее замысла легли два последовательных массированных удара по различным целям в первую и вторую половину дня. По составу и организации каждый из ударов напоминал налеты на Киркенес с той лишь разницей, что часть штурмовиков выделялась для подавления огня зенитных батарей. Главной задачей «Бостонов», как и раньше, являлось уничтожение складов и наземной инфраструктуры. Фактически же объектов, достойных применения такой массы бомбардировщиков, в Вадсэ и Вардэ не было, вследствие чего бомбам предстояло упасть на городские кварталы. Не приходилось говорить и о скоплении в гаванях плавсредств противника — фотосъемка показала, что по состоянию на утро 23-го в Вадсэ находилось 9 мотоботов, в Вардэ — 16 катеров или мотоботов и 2 самоходные баржи.

Утренняя разведка погоды заставила выбрать в качестве первоочередного объекта Вадсэ. В общей сложности по плану операции против этого небольшого порта командование задействовало 171 самолет. Безусловно, это был выстрел из пушки по воробьям. К просчетам штаба добавились многочисленные накладки исполнителей. Взлет групп бомбардировщиков и штурмовиков происходил неорганизованно, в результате чего последние прибыли к цели в 12.57 уже после того, как бомбы «Бостонов» накрыли город. Впрочем, из-за облачности далеко не всем пятеркам А-20 (в налете принимали участие 11 машин от 9-го гмтап и 15 от 36-го мтап) удалось атаковать именно свои объекты. Самолеты 36-го полка разбомбили южную часть города, но на наиболее важные объекты в северной части упало меньше половины от запланированного числа бомб. Оказался разрушен мост, соединяющий части города,



Результаты бомбового удара ВВС СФ по Вадсэ 23.8.1944 (слева и вверху) (фото из архива Ю.В. Рыбина)



электростанция, на земле наблюдалось 36 очагов пожаров. Прибывшие позже штурмовики тяжело повредили немецкий сторожевик «V 6702», подожгли голландский каботажный теплоход «Хундип» и самоходную баржу. В течение всего налета зенитная артиллерия вела слабый огонь, не имевший никакого эффекта. На отходе ударные волны были атакованы перехватчиками, но смогли оторваться без потерь. Немцам пришлось довольствоваться только повреждением разведчика Пе-3, пытавшегося сфотографировать результаты бомбометания. По сведениям немецкого командования, они были достаточно внушительными: разрушены 15 немецких барачков, убито 11 и ранено 32 военнослужащих. Кроме того, в руины превратилось свыше 100 норвежских домов и построек.

Во второй половине дня настала очередь Вардё. Для него наше командование «приготовило» 168 самолетов, включая 24 А-20. Им предстояло разрушить наземную инфраструктуру гавани и города. В целом удар прошел более организованно, чем предыдущий. Все самолеты поразили заданные цели, вызвав в городе значительные разрушения. Часть из 20 ФАБ-500, сброшенных А-20 9-го гмтап, разорвалась в центре стоянки норвежских мотоботов, вызвав потопление как минимум трех из них (в ударе по стоянке судов принимали также и штурмовики). Кроме того, самолеты 5-й мтад сыграли главную роль в разрушении наземных объектов — были разбомблены или сгорели 142 здания, погибло 11 и получило ранения 13 немцев.

Единственным заметным недостатком стало нарушение маршрутов подхода и боевых курсов пятерок. Вместо того чтобы заходить на цель с различных направлений, все они последовательно прошли над гаванью с севера на юг, став неплохой мишенью для зенитной артиллерии. Ситуация усугублялась тем, что из-за низкой облачности бомбы пришлось сбрасывать с высот от 1200 до 1500 м. Только из-за малочисленности зениток им не удалось сбить ни одного самолета, хотя 80% бомбардировщиков получили повреждения. Вражеские перехватчики к месту боя опять не успели. Значительная часть их оказалась скована действиями нашей истребительно-бомбардировочной группы, блокировавшей Луостари. В воздушных боях мы потеряли «кобру», немцы — «Мессершмитт». С учетом этого можно считать, что операция завершилась успехом, хотя количество задействованных для нее сил и средств трудно признать соответствующим намеченным целям.

Наверное, в штабе ВВС пришли примерно к этим же выводам. После 23 августа операций всем составом авиации СФ долгое время не проводилось. Возможно, что другой причиной этого стал временный выход из строя командующего ВВС генерал-лейтенанта А.Х. Андреева. 6 сентября он решил совершить ознакомительный полет на новом истребителе Як-9Т, но в полете внезапно отказал мотор, и пилоту пришлось прыгать с парашютом. При этом командующий получил тяжелые ушибы и был госпитализирован. Временно исполнять его обязанности стал начальник штаба ВВС СФ генерал-майор Е.Н. Преображенский — тот самый, который в должности командира 1-го мтап в августе 1941 г. бомбил Берлин. Хотя он руководил штабом с апреля 1943 г. и должен был непосредственно участвовать в разработке планов многочисленных операций, остается фактом то, что при нем количество операций с привлечением всей авиации флота резко сократилось. Больше инициативы стало предоставляться командирам соединений, правда, они далеко не всегда могли умело ею воспользоваться. В этот период «Бостоны» 5-й мтад в варианте горизонтальных бомбардировщиков атаковали гавань Берлевога (днем 15 сентября) и по вечерам — Киркенес (15, 16, 20 и 22 сентября) и аэродром Луостари (22 сентября). Параллельно возобновились минные постановки. Между 15 и 23 сентября Ил-4 9-го гмтап выставили 10 мин АМГ — все во фьордах, прилегающих к гавани Киркенеса. В Берлевоге бомбами был частично разрушен причал, в Киркенесе же все разрушения отнесены немецким командованием к «незначительным». Также ничего не известно о последствиях минных постановок, можно лишь ут-



Взрывы советских бомб в Вардё 23.8.1944 (фото из архива Ю.В. Рыбина)

верждать, что потеря противнику они не нанесли. Все это резко контрастировало с действиями единственного в составе ВВС СФ штурмового авиаполка, самолеты которого топмачтовым бомбометанием потопили 15 сентября в гавани Берлевога охотник «Uj 1224», а на следующий день в Киркенесе — грузный боеприпасами транспорт «Вольсум» (3699 брт).

Отсутствие ощутимых результатов в течение двух первых декад сентября все-таки натолкнуло командование на необходимость провести еще одну крупную операцию. 25-го наши торпедные катера во взаимодействии со штурмовой авиацией нанесли удачный удар по небольшому конвою в Варангер-фьорде, в результате которого был потоплен один и тяжело повреждены два немецких сторожевика. Серьезные повреждения получила и плавучая мастерская — единственное входившее в состав конвоя судно. Немцы отбуксировали поврежденные корабли в Киркенес, но наше командование посчитало, что они находятся в Вадсё, где воздушная разведка зафиксировала скопление мелких плавсредств. Днем 26-го штурмовики нанесли по порту два удара, не имевших особого успеха. За потопление норвежского мотобота и три бомбовых попадания в артиллерийскую БДБ пришлось заплатить потерей одного Ил-2 и трех истребителей, причем половина потерь приходилась на счет пилотов Люфтваффе. Вот тогда-то штаб ВВС СФ и занялся разработкой плана.



Результаты удара штурмовиков и бомбардировщиков по кораблям на рейде Берлевога 15.9.1944. Облако от взрыва темного цвета поднимается над тонущим охотником за подводными лодками «Uj 1224» (фото из архива Ю.В. Рыбина)

Решение о нанесении крупного удара было окончательно принято утром 27-го, после того как прояснилось состояние погоды в районе цели. В основу положили стандартную кальку, где «Бостоны» наносили удар по береговым объектам, а Ил-2 — по судам. Выделялось несколько групп истребителей для отсечки перехватчиков, но группа блокировщиков аэродрома Луостари не создавалась. В дальнейшем это имело весьма неприятные последствия. Всего в ударе должно было участвовать 139 самолетов, включая 26 А-20 (10 от 9-го и 16 от 36-го полков).

Было бы удивительно, если бы после двух дней жарких схваток противник оказался не готов к отражению нашего удара. Штурмовики встретили плотный зенитный огонь и сбросили бомбы неточно. Трех пятёркам 36-го мтап помешали истребители и боковой ветер силой в 18—20 м/с. Бомбы упали в стороне от намеченных целей, а три «кобры» сопровождения оказались сбиты. И если 36-му полку воспрепятствовал противник, то неудача бомбардировщиков 9-го мтап оказалась исключительно на совести его ведущих. Мало того, что самолеты подошли к цели с 10-минутным опозданием, в полете они растянулись, и когда ведущие сбросили бомбы, ведомые отставали от них примерно на 800—1000 м. Соответственно, залп лег мимо цели. Тем не менее в ЖБД Адмирала Норвегии говорится, что хотя в результате налета объекты Кригсмарине не пострадала, казармы и склады армии оказались серьезно разрушены. 12 немцев было убито и еще 22 ранено. Финалом удара стало сбитие двумя Вф-109 «Бостоном» 36-го мтап, выделенного для фиксации результатов удара. Немцы потерь в воздухе не имели. Даже несмотря на то, что результат действий штурмовиков был весьма существенно завышен (они доложили о потоплении двух барж и семи мотоботов), в целом командование флота оценило операцию как неудовлетворительную.

Здесь можно подвести определенный итог использованию самолетов минно-торпедной авиации в качестве бомбардировщиков при атаках Киркенеса и других якорных стоянок на северо-норвежских водах. С апреля по сентябрь 1944 г. они принимали участие в восьми дневных ударах по Киркенесу, двум по Вадсё, одному по Вардё и Берлевогу. Наиболее успешными, без сомнения, являлись операции, проводившиеся в июне. Они имели две отличительные особенности: командование применило правильный метод использования самолетов (массированное бомбометание с горизонтального полета с высоты, равной потолку огня малокалиберной зенитной артиллерии вместо ранее применявшегося высотного торпедометания), а сам план операции отличался продуманностью. В дальнейшем все начало меняться не в лучшую сторону. Состав сил, включая силы обеспечения, уменьшался, результаты падали. Когда в конце июля — августе штаб ВВС попробовал возобновить массированные налеты, выяснилось, что противник успел качественно подготовиться и стал наносить нам настолько ощутимые потери, что продолжение ударов неизбежно привело бы к обескровливанию МТА СФ.

Но это, так сказать, в плане тактики и оперативного искусства. С точки же зрения стратегической обстановки на северном ТВД вообще непонятно, чего мы ударами по Киркенесу хотели добиться. В мае — июне каждый налет строго приурочивался к приходу очередного конвоя. Но разве главным объектом применения нашей авиации являлись его неразгруженные суда? Нет! Суда являлись всего лишь одной из целей, по которой горизонтальные бомбардировщики практически не работали. Их мощные бомбы сносили бараки, склады и главным образом жилые кварталы. Усилия распылялись между многочисленными объектами, причем даже точные попадания в них не заставляли бы немцев прекратить снабжение войск или прием судов. Последнего можно было бы добиться, если бы командование ВВС СФ сосредоточило усилия «Бостонов» на судах у причалов и причальном фронте. В случае успеха это могло привести к загромождению гавани обломками судов и причалов и, следовательно, к снижению грузооборота. Можно было нанести и серьезные разрушения корпусам рудодобыва-

ного завода, но, опять же, при условии сосредоточения усилий против него. На практике же штаб планировал каждую пятёрку для атаки своей цели. Делалось это в основном потому, что командование хотело добиться одновременности всех ударов и снижения времени пребывания самолетов над целью. Получалось, что во главу угла при планировании ставился не конкретный оперативный результат, а желание понести минимальные потери. Последнее делало честь командованию ВВС СФ, но не решало главной проблемы: если задача не выполнена, то удар придется повторять, соответственно, понести новые потери. В результате руководство попало в замкнутый круг, выходом из которого стал отказ от использования самолетов МТА.

В заключение этой темы нужно отметить и еще один момент: подготовка экипажей торпедоносцев в качестве горизонтальных бомбардировщиков, особенно ведущих групп, оказалась крайне слабой. В отчете ВВС СФ за III квартал указывалось: «Общий процент попаданий равен 37% по площадным целям, по транспортным и кораблям из 12 самолетов-вылетов (имелся в виду налет на гавань Берлевога 15 сентября. — прим. М.М.), попаданий нет». В худшую сторону выделялся 9-й мтап, которому в операциях августа — сентября практически ни разу не удалось выполнить задачу на «удовлетворительно», даже несмотря на то, что ведущим зачастую шел сам командир полка подполковник Б.П. Сыромятников.

Использование по основному предназначению в этот период также давало мало поводов для оптимизма. До 13 сентября над морем торпедоносцы летали мало. Как уже отмечалось, в течение III квартала противник старался проводить свои конвои исключительно в периоды нелетной погоды, в результате чего единственное сражение с караваном имело место 21 июля. Торпедоносцы к участию в этой операции не привлекались.

Хотя наша авиация прочно удерживала оперативное господство в воздухе, в летнее время количество вылетов на «свободную охоту» оставалось незначительным. В июле состоялось 13 таких вылетов, в августе — только шесть. Не хватало обученных экипажей, дальние полеты считались опасными из-за возможности встретить истребители противника, ближние оказывались малорезультативными, поскольку в дни с летными условиями в данной зоне можно было встретить только небольшие отряды боевых кораблей противника или каботажные суда. Не иначе чем от безысходности в июле летчики трижды атаковали стоявший у берега близ мыса Маккаура остров транспорта «Наталь». Это судно выскочило на камни еще 7.1.1944 и было разбито штормом, что, правда, не помешало нашим подводникам произвести с начала года по нему пять торпедных атак. Остров получил новые разрушения и начал съезжать по прибрежной отмели, но до конца в воду так и не погрузился. В конце концов командование бригады подлодок пришло к выводу, что в районе Маккаура стоит судно-ловушка, специально предназначенное для «разрядки» торпедных аппаратов субмарин. С июня остров появился на флотских картах обстановки, что положило конец новым атакам на него из-под воды. До штаба флота и ВВС СФ эта информация, видимо, дошла не сразу.

С 13 сентября, в связи с увеличением продолжительности сумерек и темного времени, количество вылетов на «свободную охоту» резко возросло. Увы, это привело не только к новым успехам, но и к чувствительным потерям.

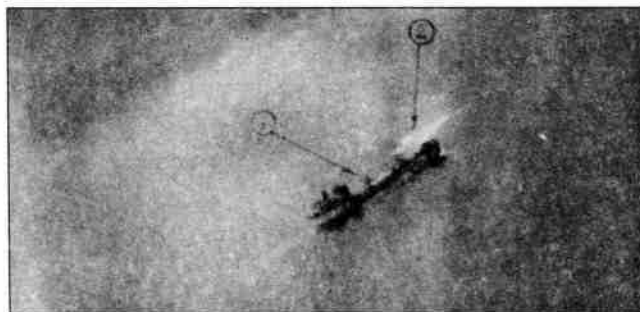
15 сентября на задание ушло восемь воздушных крейсеров. Семи из них удалось обнаружить достойные внимания цели и произвести торпедные атаки. Ст. лейтенант Литвак из 36-го полка в утренние часы в районе Хаммерфеста сумел поразить торпедой танкер противника. Увы, повторить апрельский успех Францева ему не удалось — подвела техника. Летчики наблюдали, как снаряд ударился в борт танкера «Клёверен» (428 брт), но не взорвался. Согласно немецкому донесению, судно получило лишь незначительные повреждения. Этот небольшой танкер активно использовался противником для доставки бензина в Киркенес и ранее неоднократно становился объектом атак летчиков и подводников Северного флота. Ос-

Деятельность торпедоносцев ВВС СФ во 2-м полугодии 1944 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+А-20	Число с/в ув-р+со	Число самолето- атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков***	Подтвержденные результаты***	Боевые потери при полетах на торпедные удары Ил-4+А-20
7.44	6+53	0+12	3	6/3	= 1 ТР	-	-
8.44		0+7	-	3/-	+ 2 СКА, 8 м/б	-	-
9.44		5+42	18	21/18	+ 4 ТР, = 1 ТР, 1 ТН, 1 ПЛБ ГСА, 1 НСУ	= ПЛБ ГСА	3
10.44	10+43	60+30	58	67/59**	+ 8 ТР, 1 ММ, 6 СКР, 5 ТЩ, 3 СКА, 3 сам. баржи, 2 НСУ	+ 1 ПЛБ, 1 ПЛМ, 1 СКР, 1 МТЩ	16
11.44	11+34	0+4	1	1/1	+ 1 ТР	-	-
12.44		0+8	1	1/1	+ 1 ТР	-	-
Итого		65+103=168	81	99/82	+ 14 ТР, 1 ММ, 6 СКР, 5 ТЩ, 5 СКА, 3 сам. баржи, 2 НСУ, 8 м/б, = 2 ТР, 1 ТН, 1 ПЛБ ГСА, 1 НСУ	+ 1 ПЛБ, 1 ПЛМ, 1 СКР, 1 МТЩ, = 1 ПЛБ	19

Примечания. * Вылеты одиночных торпедоносцев для атаки ПЛБ ГСА «Фризенланд». ** В т.ч. 2 АВА. *** С учетом успехов, достигнутых в результате бомбовых ударов.

тальные летчики, производившие поиск у различных пунктов норвежского побережья, попаданий и вовсе не добились. Все они вернулись на аэродром, за исключением одного экипажа — лучшего на тот момент летчика 9-го гмтап Героя Советского Союза ст. лейтенанта Францева. Он вылетел в 15.15 для поиска и атаки целей западнее меридиана м. Харбакен. Сослуживцы вспоминали, что Евгений планировал атаковать плавбазу гидроавиации «Фризенланд», которую наша воздушная разведка обнаружила в Билле-фьорде (примыкает к Порсангер-фьорду). Осуществить свое намерение Францеву не удалось — по немецким данным, ни один советский самолет вблизи с плавбазой в тот день не появлялся. Тем не менее в 17.20 на аэродроме получили радиограмму: «Порсангер-фьорд. Атаковал транспорт» и, почти сразу: «Транспорт затонул. Возвращаюсь». Увы, вернуться Францеву было не суждено. Причины его гибели остаются окутаны тайной до сих пор, поскольку ни в документах Люфтваффе, ни Кригсмарине о сбитии советского самолета в это время в данном районе не упоминается. Неизвестна и цель, которую атаковал Францев. Скорей всего, это было норвежское невооруженное каботажное судно, которое не могло нанести торпедоносцу никаких повреждений. В связи с вышеизложенным наиболее вероятной причиной представляется штурманская ошибка, тем более что в боевой полет экипаж ушел не со штатным штурманом Героем Советского Союза Галкиным, а с резервным — начальником минно-торпедной службы 2-й эскадрильи лейтенантом Легкодымовым,



Попадание невзорвавшейся торпеды в танкер «Клёврен», 15.9.1944. Снимок сделан с торпедоносца лейтенанта Литвак



Торпедная атака на одиночный транспорт в районе мыса Сверхольт-Клуббен 15.9.1944. Снимок сделан с торпедоносца старшего лейтенанта Моисеева (фото из архива Ю.В. Рыбина)

имевшим всего 11 часов 39 минут налета (Францев — более 302 часов). Скорей всего при возвращении штурман ошибся с курсом, и самолет, истратив топливо, сел в море...

Вторая потеря была понесена уже на следующий день. В районе о. Иельмсё ст. лейтенант Литвак вышел в атаку на группу немецких охотников за подлодками и был сбит зенитным огнем. Все это происходило на глазах у самолета-разведчика, так что причина гибели этого «Бостона» не осталась тайной для командования. По немецким данным, один из членов экипажа попал в плен, а двое (включая штурмана) были похоронены на норвежской земле. Рассчитался за гибель авиаторов лейтенант Батраков из 36-го мтап. Вечером 19 сентября ему удалось внезапно выйти в атаку на «Фризенланд». Плавбаза получила торпедное попадание в носовую часть, и ей пришлось приткнуться к берегу. 29-го попытку добить судно предпринял помощник командира 9-го гмтап подполковник Волошин, но промахнулся. На судьбе плавбазы это попадание скорей всего не отразилось бы. Немцы отбуксировали судно в один из портов на юге Нор-



Торпедная атака на суда в районе мыса Нордкин 17.9.1944. Снимок сделан с торпедоносца лейтенанта Василенко (фото из архива Ю.В. Рыбина)

вегии, но до окончания войны в строй так и не ввели. В 1946 г. норвежцы передали плавбазу англичанам, которые в 1949 г. продали ее частному судовладельцу. После переоборудования в грузовое судно бывший «Фризенланд» проплавал под панамским и итальянским флагами до 1969 г.

Вслед за этим успехом последовали новые, хотя и не подтвердившиеся на практике. 20-го летчики 9-го гмтап произвели три торпедные атаки на небольшие конвои, в результате которых якобы потопили два крупных судна. Казалось, крейсерские полеты налаживаются, но 21 сентября произошел случай, оставивший крайне горький осадок у летчиков и подводников СФ на многие годы...

Вот текст оперативной сводки штаба СФ: «21 сентября 1944 г. в 6 час. 42 мин., широта 71° 05', 28° 20' на траверзе мыса Гамвик, 10 км на север, одной торпедой летчик капитан Протас с дистанции 600 м, высота 30 м, атаковал подлодку в позиционном положении, курс 220°, ход незначительный. Получив сообщение от экипажа, развернулся и торпедировал. Подлодка погрузиться не успела. Экипаж наблюдал сильный взрыв. При втором заходе на месте подлодки видел дым и огромное круглое пятно. По докладу и на основании дешифровки фотоснимка, подлодка потоплена. На снимке видна рубка нашей подлодки типа «Щ...». Погода: облачность 0—9 баллов, высота облаков 600—1500 м, видимость 20—10 км...»

Произведенный сразу вслед за этим событием вызов на связь подлодок показал, что одна из них — гвардейская красносменная «Щ-402» (командир — капитан 3 ранга А.М. Каутский) — действительно не отвечает. Не вернулась она и после истечения срока автономности. В штабе СФ уверенно связали оба факта и провели энергичное расследование. Оно сразу же вскрыло серьезные просчеты в организации службы в 5-й мтад и 36-м мтап. Выяснилось, что задачу летчику перед вылетом надлежащим образом никто не ставил. Начальник штаба дивизии кратко проинструктировал Протаса по телефону, а начштаба полка подполковник Пересада (в этот момент исполнял обязанности командира части), узнав об этом, решил, что может продолжать спать в кабинете. До сведения летчика осталась не доведена информация о запрете атак подлодок в районе между м. Нордкап и Вардэ. В результате, не долетев до назначенного начальником штаба дивизии района поиска (между о. Магерё и Лоппским морем), экипаж Протаса обнаружил цель, вышел в атаку и произвел торпедирование. В числе прочих причин гибели субмарины начальник Отдела подводного плавания СФ контр-адмирал В.П. Карпунин в справке-докладе на имя Наркома ВМФ назвал и «плохое наблюдение на подлодке за воздухом и нарушение правил скрытности при нахождении вблизи берега противника». Пока шло расследование, 27 сентября «Бостон» капитана Протаса был сбит в ходе операции по бомбардировке Вадсё. В результате все ограничилось снятием с должности подполковника Пересады. После войны выяснилось, что капитан Протас попал в плен. По возвращении он продолжил службу в Вооруженных Силах (в ВВС ЧФ), но недолго. Выяснилось, что в плену он вел себя пассивно и не участвовал в деятельности антифашистской организации лагеря. В апреле 1946 г. его исключили из партии, а в 1948 г. уволили из армии.



Гвардейская красносменная подводная лодка «Щ-402» в надводном положении

Казалось бы, после всего вышеизложенного в истории можно ставить точку, но нам так не кажется. Стоит только взглянуть на ситуацию непредвзято, и сразу становится ясно, что утвердившаяся версия гибели «Щ-402» выглядит далеко не так убедительно, как это казалось работникам штаба СФ.

Первый из двух главных вопросов: кто и на основании чего решил, что торпедоносец атаковал именно «Щ-402»? Ответ, казалось бы, очевиден: рубку подлодки опознали на фотоснимке. Мы решили проверить это самостоятельно, и выяснилось, что фотоснимки, сделанные Протасом, в архиве не сохранились. Существует только их устное описание из уже упоминавшегося доклада В.П. Карпунина. В докладе контр-адмирал использовал следующую фразу: «Просмотр фотографий даже невооруженным глазом свидетельствует, что атакованная ПЛ принадлежит к типу ПЛ «Щ». Тем не менее рядом есть предложения, которые заставляют усомниться в том, что атакованный объект вообще принадлежал к классу субмарин: «Судя по фото и докладу экипажа, подлодка с момента обнаружения и до взрыва находилась в таком положении, когда вода находилась на одном уровне с верхней кромкой барбета носовой пушки, причем в момент сбрасывания торпеды подлодка имела небольшой дифферент на нос. Перископы за все время наблюдения не поднимались (на фото они так же в опущенном состоянии)... Положение ПЛ, зафиксированное фотоаппаратом, не дает основания считать, что до момента обнаружения ее она находилась в надводном или позиционном положении под средней цистерной. Если бы ПЛ производила погружение из надводного или подводного положения, то она имела бы больший дифферент на нос, а за кормой должен был быть виден бурн от винтов. Однако ни того, ни другого не наблюдается». Иными словами, получалось, что объект не находился ни в одном из известных положений субмарин. Кроме того, в позиционном положении при 3-балльном волнении (а именно таким было волнение по немецким данным в тот день) верхняя кромка барбета носовой пушки значительно поднимается над уровнем моря, так что расчет не рискует немедленно утонуть. Если же согласиться с предположением автора документа, что субмарина выскочила на поверхность при движении на перископной глубине, то число вопросов не становится меньше. Во-первых, почему вахта ничего не предприняла для того, чтобы загнать субмарину на глубину за тот довольно значительный промежуток времени, что самолет ее наблюдал? Ведь лодка находилась в зоне видимости с немецких береговых батарей при достаточно хороших погодных условиях. Во-вторых, почему корабль не имел хода? На «Щ-402» имелся стабилизатор глубины без хода (система «Спрут»), но в случае его выхода из строя субмарина вряд ли самостоятельно выскочила бы на поверхность — ее плавучесть была бы близка к нулю и не приобрела бы положительного значения. Высказывание на поверхность, наоборот, более вероятно при наблюдении в перископ на ходу, если ошибся рулевой-горизонтальщик. Но объект, запечатленный на снимках, находился в дрейфе и перископов не поднимал. С учетом того, что береговые батареи по нему не стреляли, а сам объект не пытался выйти из зоны наблюдения, остается предположить, что это был норвежский рыболовный бот. В конце концов наши летчики не впервые докладывали об атаках вражеских подводных лодок, которых на самом деле в этом районе в это время и быть не могло.

Впечатление, что Протас атаковал постороннее плавсредство, усиливается, если попытаться ответить на второй главный вопрос: откуда проистекает уверенность, что атакованный объект был именно потоплен? Ведь, как мы знаем, по причинам военного времени доклады наших летчиков далеко не всегда подтверждались, даже тогда, когда они вроде бы запечатлевали результат атаки на фотоснимке. Ответ тут тоже кажется очевидным: после атаки торпедоносца «Щ-402» не вышла на связь. Но кто и когда с ней в последний раз связывался? Лодка вышла на позицию в 20.05 17 сентября и с этого мо-

мента на связь не выходила. По расчету времени, она прибыла на свою позицию к полудню 19 сентября. Вот здесь и заключается самое важное: «Щ-402» посылалась командованием отнюдь не в район Гамвика — это была позиция «С-56», которая, слава богу, пережила войну и сейчас несет службу в качестве корабля-музея во Владивостоке. «Щ-402» направлялась на позицию «Д» — в район Конгс-фьорда, где ранее пропало без вести несколько наших подлодок. Расстояние между названными географическими пунктами — 60 км, или около 35 миль, — слишком велико, чтобы списать его на штурманскую ошибку при прибытии на позицию, ведь у экипажа было почти двое суток с хорошей видимостью, в течение которых они легко могли уточнить свое положение по береговым ориентирам. Субмарина разрешилось заходить на чужие позиции в случае преследования вражеского конвоя, но последние данные о конвоях направлялись на лодки вечером 19-го, и с того времени их командиры были обязаны производить поиск самостоятельно в пределах своих позиций. Видимо, в этот момент «Щ-402» и подорвалась на противолодочном минном заграждении «NW 30», скрытно выставленном противником летом 1943 г. За время войны летчики нашей минно-торпедной авиации не потопили достоверно ни одной субмарины противника, и было бы слишком парадоксальным считать, что они преуспели в единственном случайном ударе по своим.

Нам хватало потерь и без этого. Всего четыре дня радовался своей удачной атаке на «Фризенланд» лейтенант Батраков — 23-го при атаке на плавмастерскую «Илькирих» его сбили зенитки. Чувствительные потери среди экипажей охотников привели к тому, что в течение первой декады октября летчики действовали намного осторожнее и совершили лишь одну безуспешную атаку.

Именно таким оставалось положение к 7 октября, когда войска Карельского фронта перешли в наступление, вошедшее в историю как Петсамо-Киркенесская операция. Северный флот не остался в стороне от этого мероприятия, разработав свой собственный оперативный план «Вест». Им предусматривался целый ряд акций как совместных с сухопутными войсками, так и чисто морских. Среди них на первом месте стоял срыв эвакуации противника морем. Роль ВВС СФ в этом трудно переоценить. Для минно-торпедной авиации Северного флота октябрь 1944 г. стал, пожалуй, наиболее яркой и драматической страницей боевого пути.

План операции «Вест» разрабатывался штабом СФ в весьма сжатые сроки, примерно в течение 2—3 недель. Важной особенностью, отразившейся на его разработке, стала отмена с апреля 1944 г. подчинения флота Карельскому фронту. Командующий фронтом генерал К.А. Мерецков не мог ставить флоту задачи, а лишь высказывал пожелания в отношении действий на приморском направлении. Первоначально считалось, что в первый день наступления флот должен высадить десант в губе Малая Волоковая силами двух бригад морской пехоты во фланг немецким оборонительным позициям на Рыбачьем. В качестве меры обеспечения ВВС флота силами 5-й мтад в течение трех дней до начала операции должны были уничтожить немецкие береговые батареи перед входом в Петсамо-вуоно. Впоследствии общий план пересмотрели. Состав десанта уменьшили до одной бригады, а срок передвинули на третьи сутки с начала сухопутного наступления. Соответственно, остался невооруженным и план использования ВВС, тем более что погодные условия в начале октября практически исключали действия больших групп самолетов.

7 октября в наступление перешли войска 14-й армии Карельского фронта, а утром 10 октября высадился морской десант. Наступление развивалось довольно успешно, и уже 8-го немцы начали отводить свои части с оборонительного рубежа по реке Западная Лица. 12 октября наши войска, осуществлявшие фланговый охват главных сил немецкого 19-го горнострелкового корпуса, овладели Луостари. С 13-го завязались бои за Петсамо, который был оставлен противником

спустя два дня. Следует подчеркнуть, что германское командование осуществляло отход не спонтанно, а на основе предварительно разработанного плана «Нордлит», в соответствии с которым 20-й горной армии предстояло отступить на укрепленную позицию у Люнген-фьорда. Несмотря на бездорожье и суровые климатические условия этого времени года отход горно-стрелковых соединений должен был осуществляться по дорогам пешим порядком. Это прекрасно иллюстрируется следующими цифрами: из примерно 60 тысяч немецких военнослужащих, находившихся на 1 октября в районе восточнее Киркенеса, морем, согласно отчету Адмирала Норвегии, было эвакуировано всего 12 087 военнослужащих, включая 4027 раненых. Такое решение было вынужденным, поскольку командование противника прекрасно понимало, что эвакуация основной части войск морским транспортом из Петсамо и Киркенеса может привести к большим потерям как в ходе боев за порты погрузки, так и на переходе морем от ударов кораблей и самолетов СФ. На транспортах предстояло вывезти как можно больше запасов армии, созданных на протяжении трех лет войны. Таким образом, для немцев действия на коммуникациях не имели того судьбоносного характера, как это часто рисуется в отечественных изданиях. Для эвакуации они использовали ограниченное число транспортных судов, обеспечив их необычайно сильным охранением.

11 октября стал первым днем, когда погодные условия позволили нам воспользоваться господством в воздухе. Утром наша воздушная разведка обнаружила последний вражеский конвой, покидавший Петсамо. Суда еще не успели втиснуться в Бек-фьорд (конвой шел в Киркенес), как по нему нанесли удар штурмовики. Одно из трех судов конвоя — «Ольса» (4016 брт) — получило несколько попаданий и потеряло ход. Немцам удалось отбуксировать его на якорную стоянку, но налет семи Ил-2 в 12.18 нанес пароходу новые повреждения, после которых он сел на грунт на мелководье. Удары по скоплению судов в Киркенесе и прилегающих фьордах продолжались и в последующем. В 13.40—13.46 с небольшим интервалом противника атаковали 12 штурмовиков 46-го шап и 14 «Бостонов» 36-го мтап, причем первые бомбили суда в Ланг-фьорде, а вторые у причалов Киркенеса. И снова успех достался Ил-2. Они потопили транспорт «Готия» (1971 брт; судно прибыло в Киркенес с конвоем в ночь на 11-е) и заставили выброситься на берег угольщик «Штёр» (665 брт). Пилоты А-20 доложили, что их бомбами у причала были потоплены транспорт в 8000 т (возможно, они бомбили остов транспорта «Флоринанполис») и баржа в 400 т, кроме того, в порту произошло три взрыва большой силы. Немцы подтверждают только два прямых попадания тяжелых бомб в главный пирс, которыми были уничтожены 50 м причальной линии. В равной степени этот успех можно отнести к действиям пятерки А-20 9-го гмтап, появившихся над портом в 14.15. Наши группы потерь не имели, хотя три четверти машин пострадали от зенитного огня. Если учесть, что из-за низкой облачности сбрасывать бомбы пришлось с высоты 1500 м, такой результат можно считать удачей. Сразу после бомбометания группы ныряли в облака, где их строй распался. Машины возвращались на аэродром поодиночке, что могло привести к тяжелым потерям, имея противник в воздухе истребители. К тому моменту у противника в Заполярье имелось уже две истребительные группы (III и IV/JG 5), но в первые дни операции они целиком были прикованы к действиям на сухопутном фронте на участке оз. Чап — Луостари.

Практически одновременно с последним налетом на Киркенес наш воздушный разведчик обнаружил в районе Гамвика конвой, шедший на восток. Транспорт «Тюбинген» и два небольших танкера прикрывались пятью большими и пятью малыми тральщиками 21-й флотилии «раумботов» (160 т, 24 узла, одна 37-мм и три 20-мм автоматические пушки), причем последние, составлявшие внешнюю линию охранения, играли роль противокатерного прикрытия. Еще в 10.35 суда с дальней дистанции атаковала подводная лодка «В-2», но ее торпе-

ды взорвались на берегу. Теперь настала очередь авиации. Видимо, посчитав конвой недостаточно крупным, Е.Н. Преображенский решил поручить нанесение удара командованию 5-й мтад, которое выделило для решения задачи всего четыре торпедоносца 9-го гмтап. Атака состоялась в 16.39. Произошло то, что и должно было произойти: столкнувшись с плотной завесой зенитного огня, торпедоносцы сбросили торпеды с дистанции около 5000 м, что на километр превышало их максимальную дальность хода. «Размочить счет» смогли только торпедные катера, которые в ночь на 12-е в Варангер-фьорде потопили лидер охранения — тральщик «М 303». Они же обнаружили и обратный конвой (транспорта «Лумме», «Крюкау», плавмастерская «D 152», три тральщика, три СКР, два охотника, малый тральщик), вышедший из Киркенеса с наступлением темноты. Удара кораблей и самолетов СФ по нему стали основным содержанием действий флота в последующие сутки.

Конвой был повторно обнаружен самолетом-разведчиком около 07.00, после чего в штабе ВВС немедленно взялись за подготовку удара. Вопреки накопленному в предыдущих боях опыту, Е.Н. Преображенский решил не составлять общего плана в масштабе всей авиации флота, а вновь отдать все на откуп штабам дивизий. События показали, что наделять их таким доверием не следовало.

Около 10.00 конвой атаковала восьмерка Ил-2. Точная задача, которая ставилась перед пилотами штурмовиков, неизвестна, но в качестве целей они избрали не транспорта, а шедшие в голове ордера сторожевые корабли. К сожалению, прямых попаданий добиться не удалось, но пушечным огнем и осколками бомб на «V 6110» и «V 6114» были убиты четыре и ранено шесть моряков, причем в число последних вошел и командир 61-й флотилии СКР обер-лейтенант Моллер. Тут бы и появиться «Бостоном», но вышеописанное решение штаба ВВС привело к тому, что разрыв между ударами 14-й сад и 5-й мтад составил 50 минут.

Нельзя сказать, что в штабе 5-й дивизии совсем не понимали важность обеспечения атаки низких торпедоносцев. Понимали и потому выделили, кроме пяти А-20 с торпедами от 9-го гмтап, десять А-20 с бомбами от 36-го мтап. Им следовало нанести удар по движущимся целям с горизонтального полета, что в течение 1944 г. не практиковалось ни разу. Это отчасти можно оправдать тем, что большинство экипажей 36-го мтап по-прежнему не было обучено торпедометанию, даже высотному, но почему для этого нельзя было выделить эскадрилью Ил-4 9-го гмтап — непонятно. Данный просчет, как обычно, дополнялся ошибками исполнителей. Вылетев совместно, группы пошли к цели, причем бомбардировщики — с наборм высоты. Поднявшись примерно до 600—800 м, они по-

пали в густую облачность и потеряли торпедоносцы. Ни ведущие пятерок бомбардировщиков, ни ведущий группы 9-го авиаполка капитан Гусев не предприняли попыток связаться по радио, что, видимо, объясняется тем, что штаб дивизии забыл установить, кому принадлежит общее руководство. Группа Гусева обнаружила цель в 10.51 и вышла в атаку самостоятельно. Ситуация повторилась в очередной раз. Немецкие тральщики открыли огонь из 105-мм орудий дистанционными гранатами, три «Бостона» получили осколочные повреждения, и группа сбросила торпеды с дистанции 4500—5000 м. Попаданий, естественно, не было. Бомбардировщики атаковали только спустя 11 минут. В качестве точки прицеливания они избрали самый крупный в конвое транспорт «Лумме», на который с высоты 1400 м сбросили шесть ФАБ-1000 и 12 ФАБ-500. Прямых попаданий не было, а осколками была повреждена шлюпка и ранен один моряк. Удар закончился полным провалом, а в качестве «козла отпущения» за это избрали капитана Гусева, который в последующие дни был снят с командования 2-й эскадрильей 9-го гмтап и переведен на должность командира звена в 36-й полк.

Поскольку к тому времени караван уже выходил из радиуса действия штурмовиков, дальнейшие удары пришлось осуществлять только силами 5-й авиадивизии. Планирование по-прежнему оставалось в руках ее штаба. Там не стали утруждать себя разработкой каких-либо особых замыслов, хотя бы даже и таких примитивных, как предыдущий, а ограничились простым инструктажем летчиков, что надо быть смелее и сбрасывать торпеды с близких дистанций. В 12.38 в атаку вышла очередная пятерка, возглавляемая помощником командира 9-го полка майором Волошиным. Торпедоносцы зашли в атаку со стороны берега, что уберегло их от убийственного огня тяжелых зенитных орудий тральщиков, прикрывавших подходы к судам со стороны моря. В отражении налета приняли участие только легкие зенитки, огнем которых был сбит А-20 мл. лейтенанта Колбасы. Ответным огнем «Бостонов» и «Аэрокоб» прикрытия было ранено пять немецких моряков на борту тральщика «М 31» и охотника «Uj 1219». В главном же результат остался неизменен — все торпеды прошли мимо целей.

Следующая группа торпедоносцев — четыре машины от 36-го мтап, под предводительством командира 1-й эскадрильи майора Обухова — напала на караван в 13.34. К тому моменту в его составе произошли серьезные изменения — незаметно прорвавшая внешнее охранение охотников субмарина «С-104» в 13.17 торпедировала «Лумме» (1730 брт). Судно получило попадание двух торпед и затонуло в течение минуты с 19 членами экипажа на борту (на судне погиб груз разборных деревянных казарм, в которых собирались проживать горные егеря после отступления). Спасательные работы находились в самом разгаре, когда флагман конвоя получил предупреждение, что над Варде замечена новая группа советских самолетов. Она появилась в пределах видимости спустя 8 минут. В своем отчете находившийся на борту тральщика «М 251» командир 5-й флотилии корветтен-капитан Клюбдер впоследствии написал: «11.33. 4 «Бостона» и 8 истребителей атаковали конвой на бреющей высоте. В этот момент я осуществлял оборону практически в одиночестве. Сброс торпед, обстрел из бортового оружия. Русские были очень дерзки, сбрасывали торпеды очень поздно, прорывали завесу зенитного огня и пролетели над конвоем под обстрелом зенитных орудий. Конвой не получил никаких повреждений. Расход боеприпасов на всех кораблях очень велик. Я располагаю всего несколькими снарядами к 105-мм орудиям». Таким образом, смелость летчиков не увенчалась успехом, хотя они и доложили о потоплении одного тральщика. Мы не понесли потерь чудом. Все торпедоносцы получили серьезные повреждения, а самолет ведущего пострадал настолько, что отстал от общего строя и с трудом дотянул до Ваенги. После этого налета командование ВВС решило прекратить удары по конвою, возможно потому, что единственное входившее в его состав крупное судно уже было потоплено. Тем не менее немцам предстояло выдержать



Бомбардировка конвоя «Бостонами» 36-го мтап 12.10.1944. Снимок сделан с бомбардировщика капитана Рукавицына (фото из архива Ю.В. Рыбина)

еще один, финальный удар — в 17.16 подводная лодка «В-2» отправила на дно охотник «Uj 1220». Общий итог сражения можно признать вполне удовлетворительным, вот только ВВС СФ не сыграли в нем ожидаемой роли. В своем отчете командир 5-й флотилии назвал налеты советской авиации «терпимыми», даже несмотря на тот факт, что караван не обеспечивался истребителями Люфтваффе.

Командование ВВС также вряд ли было удовлетворено действиями подчиненных частей. Основной причиной признавался недостаток смелости у некоторых пилотов и ведущих групп. И никаких идей по поводу упущений в области тактики! «Сбрасывать торпеды в упор, с минимальной дистанции!» — именно под этим девизом и осуществлялись последующие удары по конвоям 14-го и 16-го числа.

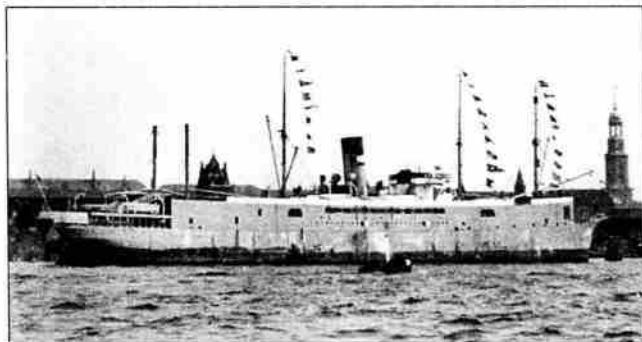
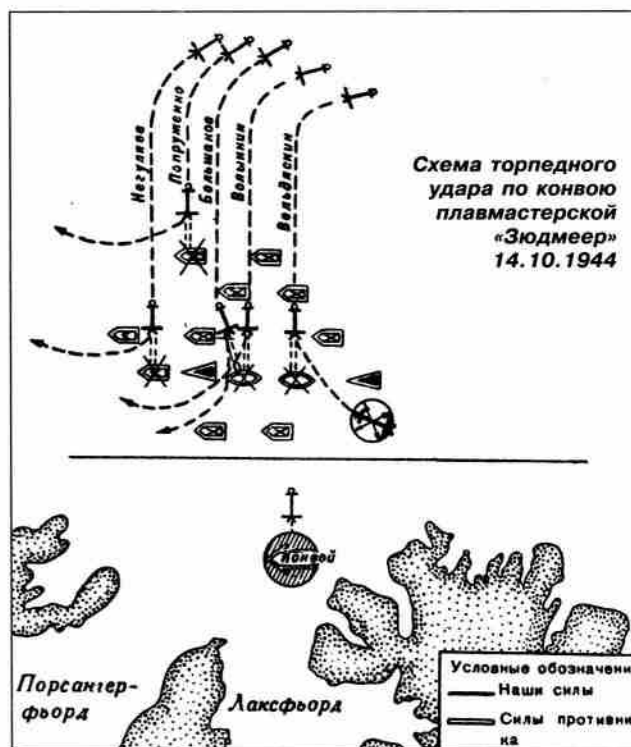
Вечером 13 октября из Киркенеса вышел очередной караван, включавший плавбазу катеров-тральщиков «Париж» и плавучую мастерскую «Зюдмеер». Последняя являлась весьма крупным (8133 брт) и ценным кораблем, который в течение длительного времени обеспечивал базирование на Киркенес легких сил Кригсмарине. Перед отправлением на плавмастерскую погрузили различное военное имущество, включая двухорудийную 150-мм башню береговой батареи. Суда сопровождали канонерская лодка «К 3», шесть тральщиков и десять «раумботов» в качестве противокатерного эскорта (последние охраняли конвой до района Перс-фьорда). Такое мощное сопровождение позволило вечером без потерь отразить нападение наших торпедных катеров. С рассветом конвой находился уже достаточно далеко от наших баз. Когда в 08.25 его обнаружила воздушная разведка, он уже прошел Тана-фьорд, что в штабе ВВС считалось западной границей для организации групповых воздушных ударов. Об этом прекрасно знал и противник. И все-таки в этом случае наше командование решило отойти от шаблона. Это дало возможность нашим торпедоносцам одержать свою крупнейшую победу на Северном театре.

В 11.09 из Ваенги вылетела пятерка «Бостонов» 36-го мтап, возглавляемая заместителем командира эскадрильи капитаном Волюнкиным. Машины шли без истребительного сопровождения, поскольку район встречи с целью находился за пределами радиуса полета «кобр» даже с подвесными топливными баками. Поиск затрудняла низкая облачность с высотой нижней кромки 300—400 м, но малая высота полета затруднила противнику обнаружение самолетов. Цель была обнаружена в 12.20 на удалении примерно 4000 м. Группа вышла на курсовой угол цели, близкий к 90°, после чего повернула влево и строем фронта атаковала конвой. Немцы открыли огонь с большим опозданием, что позволило сбросить торпеды с дистанций 500—700 м. Выход из атаки осуществлялся пролетом между судами с одновременной потерей высоты до 10—12 м, только машина лейтенанта Вельдяскина вышла из атаки с левым разворотом, задержалась над кораблями и была сбита. Впрочем, все остальные торпедоносцы получили значительные повреждения (на одном из них на аэродроме насчитали



Плавмастерская «Зюдмеер» в прицеле торпедоносца лейтенанта Негуляева (фото из архива Ю.В. Рыбина)

100 пулевых и осколочных пробоин), а «Бостон» Волюнкина даже загорелся, но опытному летчику удалось в полете сбить пламя. Его мужество было отмечено представлением к званию Героя Советского Союза, которое ему присвоили указом от 5 ноября. На отходе пилоты наблюдали три сильных взрыва, столб огня и дыма высотой 100—150 м. Так окончила свою боевую карьеру плавмастерская «Зюдмеер». Кораблям охранения удалось подобрать 163 члена экипажа, точное же количество погибших в немецких документах не указывалось. Под впечатлением этой потери Адмирал Норвегии затребовал у командующего авиацией в Северной Финляндии перевода на аэродром Хебуктен одной истребительной авиагруппы, указывая, что с начала осуществления операции «Нордлихт» советские ВВС потопили уже три крупных судна (очевидно, имелись в виду «Ольса», «Готия» и «Зюдмеер»). Командование Люфтваффе действительно выделило для защиты конвоев истребительную группу IV/JG 5, что подвигло немецкое морское командование на проводку следующего эвакуационного конвоя не в темное, а в светлое время суток, когда ему не угрожала бы внезапная атака торпедных катеров. Это привело к крупнейшему сражению октября 44-го с участием торпедоносцев. Увы, оно имело трагические результаты...



Плавучая мастерская «Зюдмеер», потопленная торпедоносцами 36-го мтап 14.10.1944



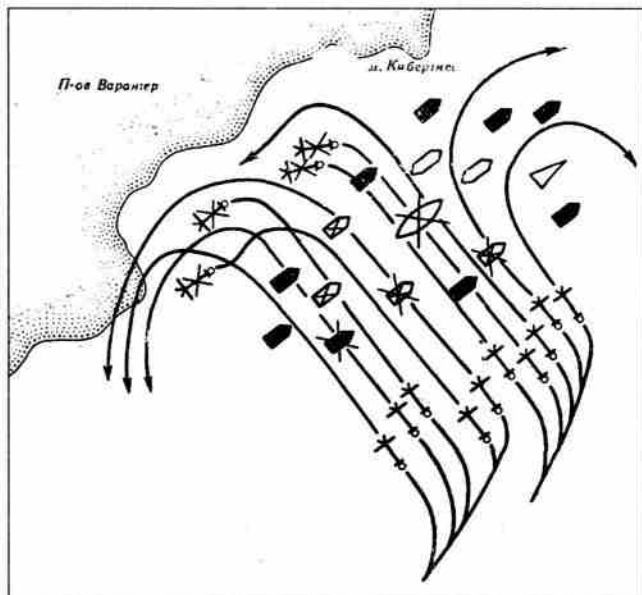
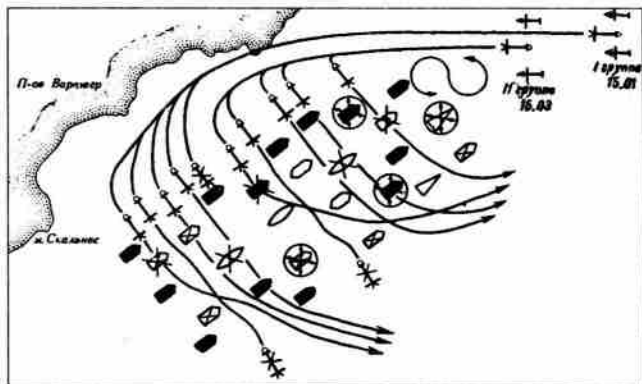
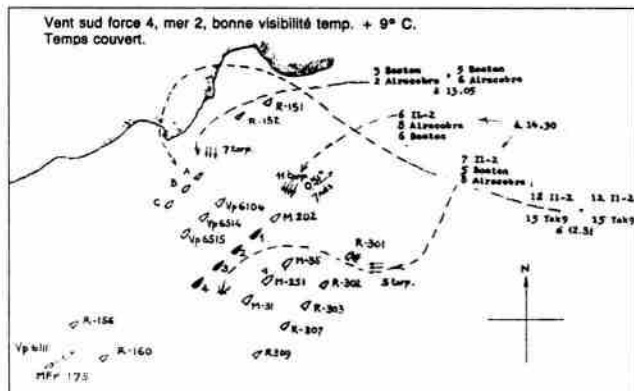
**Заместитель командира эскадрильи 36-го мтап капитан
Волынкин Илья Тихонович.
Удостоен звания Героя
Советского Союза 5.11.1944**

Суда конвоя Ki-137-Rf (транспорт «Патагония», «Леба», «Людвиг», танкеры «Алгол» и «Грете», четыре тральщика, четыре сторожевика, девять малых тральщиков) дали ход на рейде Киркенеса в 10.45 16 октября, а спустя час, после того как караван построился в ордер, его обнаружили наши воздушные разведчики. Почти одновременно их донесение легло на стол морского коменданта Киркенеса, который добился высылки к судам семи истребителей. Как оказалось, в этом не было необходимости — нашему командованию требовалось время на составление плана, и к тому моменту, как начался налет, над конвоем барражировало всего два «Мессершмитта».

Вот как шла подготовка в наших штабах и частях: в 12.19 Е.Н. Преображенский отдал в штаб 5-й мтад указание о подготовке к одновременному вылету четырех пятерок торпедоносцев, причем две из них — с высотными торпедами. Одновременно в штаб 14-й сад ушло указание о подготовке двух шестерок штурмовиков для удара по кораблям охранения. По ходу подготовки замысел удара уточнялся. По предложению командира минно-торпедной дивизии генерал-майора Кидалинского, основанному, по-видимому, на состоянии облачности (высота нижней кромки около 500 м, сила — 10 баллов), все торпедоносцы получали «низкие» торпеды. Поскольку из-за отсутствия «высотников» состав обеспечивающих сил уменьшился, командующий распорядился выделить еще две шестерки штурмовиков. По плану удар выглядел так: в 14.30 удар по кораблям охранения наносят две первых шестерки Ил-2, в 14.58 — две вторых. Считалось, что действиями штурмовиков удастся надолго подавить огонь кораблей охранения, что позволило бы нанести по каравану несколько ударов без специального обеспечения. Первый в 15.00 осуществляли две пятерки торпедоносцев, в то время как две другие находились в резерве.

Первая волна штурмовиков появилась над судами в 14.35. Атака оказалась для немцев неожиданной, в результате чего самолетам удалось прорвать завесу зенитного огня и эффективно проштурмовать корабли, что, по информации из ЖБД

Советские (две справа сверху) и составленная на основе немецких документов (внизу) схемы атак конвоя «Ki-137-Rf» 16.10.1944 (из книги Huan C. La marine sovietique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991)



61-й флотилии сторожевиков, сопровождалось многочисленными случаями ранений среди верхней вахты. Тем не менее прямых бомбовых попаданий в корабли добиться не удалось. К сожалению, вторая группа штурмовиков с аэродрома Ваенга-2 задержалась со сбором и произвела атаку чуть позже, чем обеспечиваемые ею самолеты. За прошедшие без воздействия 20 минут противник наверняка восстановил ордер и заменил раненых в расчетах зенитных орудий. В этот момент и появились торпедоносцы. Вторая неприятность заключалась в том, что как раз в этот момент в район боя прибыли 25 «Мессершмиттов» и «Фоке-Вульфов», поднятых противником в воздух после первого налета штурмовиков. Истребители прикрытия завязали с ними воздушный бой, но для пилотов торпедоносцев это явилось дополнительным сдерживающим фактором.

Атака первой пятерки (ведущий — Герой Советского Союза капитан Рукавицын из 36-го мтап) производилась со стороны берега. Памятуя наказ командования, пилоты старались сблизиться на минимальную дистанцию и, судя по сделанным в момент сбрасывания торпед фотографиям, находились в этот момент от целей в 800—1100 м. Увы, недостаток опыта (для трех из пяти пилотов это была первая или вторая торпедная атака) и ожесточенное сопротивление противника имели результатом то, что ни одна торпеда не попала в цель, зато был сбит «Бостон» лейтенанта Попруженко. С минимальным временным интервалом с того же направления на конвой вышла пятерка майора Волошина. Ей досталось сильнее. Пораженный зенитными снарядами А-20 мл. лейтенанта Злобина упал

в море еще до сбрасывания торпеды, а машину мл. лейтенанта Коновальчика на выходе из атаки расстреляла пара «Мессершмиттов». Вернувшиеся самолеты обеих групп имели по 15–20 пробоин каждый. Все торпеды прошли мимо. К нашим потерям следует добавить и два Ил-2 второй группы. Один из них произвел аварийную посадку на побережье, а его экипаж скрывался у норвежцев до прихода наших войск. Второй штурмовик приводнился в Варангер-фьорде, и летчиков спасли торпедные катера. Членам экипажей «Бостонов» повезло куда меньше — все они погибли.

Постановка немцами дымовых завес, взрывы бомб и наших сбитых самолетов, присутствие в воздухе вражеских истребителей до крайности затруднили наблюдение за целью самолету-разведчику 118-го орап. На основании его информации в штабе ВВС считали, что совместным налетом торпедоносцев и штурмовиков потоплены транспорт в 1500 т, миноносец, два сторожевых корабля и три катера. В то же время в составе каравана «оставалось» еще два крупных транспорта, которые продолжали уходить на запад. В этой обстановке Преображенский принял единственное возможное решение — произвести второй удар, тем более что подготовленный резерв для этого у него имелся. Главной загвоздкой являлись базировавшиеся на аэродроме Пумманки штурмовики, которым вновь ставилась задача обеспечения удара «Бостонов». Они уже участвовали в налете в 14.35, и теперь им следовало подготовиться к новому. У конвоя они появились в строго установленное время — в 16.36, но из-за полученных в предыдущем вылете повреждений и плохой работы аэродромных служб вместо 12 их было всего пять. Летчики не рискнули сблизиться с кораблями охранения, сбросив бомбы и ракеты с дальней дистанции. Даже по докладом экипажей попаданий не было. С учетом этого можно считать, что, когда новая волна торпедоносцев показалась вблизи конвоя, его корабли и суда находились в полной готовности для отражения налета.

То, что произошло в последующие пять минут, трудно охарактеризовать иначе, чем избиение самолетов зенитками. Торпедоносцы вышли в атаку со стороны моря, так что уже на дальнем расстоянии их можно было поражать дистанционными гранатами из 105-мм орудий трех тральщиков, шедших мористее транспортов. Еще ближе к нашим располагалась внеш-

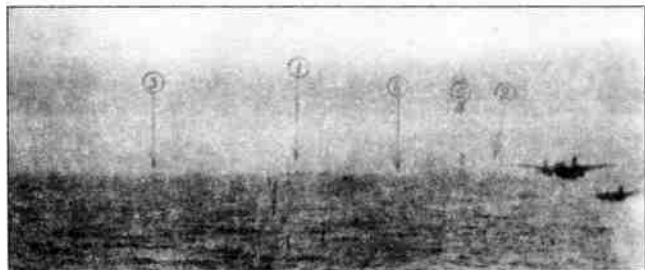


Экипаж торпедоносца 36-го мтап Героя Советского Союза капитана В.П. Рукавицына. Слева направо: капитан В.П. Рукавицын, воздушный стрелок старший сержант А.Н. Успенский, стрелок-радист старшина Г.Н. Вертюков, штурман лейтенант Н.Д. Жасан

няя линия охранения, куда входило пять «раумботов» 21-й флотилии. Чтобы прорваться к судам, торпедоносцам предстояло на малой высоте пролететь над этими небольшими, но хорошо вооруженными кораблями. Наконец, пытаясь сократить дистанцию сброса до 600–900 м, наши летчики не оставляли себе шанса избежать зенитного огня на отходе — выход из атаки мог осуществляться только пролетом через конвой в сторону берега, где их ждали зенитные батареи на мысе Кибегнес. В результате каждая из пятерок потеряла по два торпедоносца, остальные машины имели не менее 15–20 пробоин. За штурвалами трех сбитых машин сидели мл. лейтенанты (Заводчиков, Мацаев, Храмов), для которых бой 16 октября стал первой и последней торпедной атакой, четвертую пилотировал командир 9-го гмтап подполковник Б.П. Сыромятников. Как это ни парадоксально, но для него эта торпедная атака тоже стала первой и последней. По наблюдениям вернувшихся на аэродром ведомых, командирская машина продолжала держать боевой курс и после того, как в результате многочисленных попаданий на ней загорелся левый мотор. Командир сбросил торпеду с минимальной дистанции, после чего его самолет рухнул в море в районе конвоя. Считалось, что попаданием его снаряда был потоплен транспорт в 6000 т. Такое поведение нельзя было не признать героическим, вследствие чего трем из четырех членов экипажа командирского «Бостона» — Б.П. Сыромятникову, штурману полка майору А.И. Скнареву и стрелку-радисту ст. сержанту Г.С. Асееву — указом от 5 ноября посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. Горько сознавать, что и этот удар практически лег мимо.



Штурман 9-го гмтап майор Скнарев Александр Ильич и стрелок-радист экипажа подполковника Сыромятникова старший сержант Асеев Григорий Сафронович. Погибли в бою 16.10.1944, посмертно удостоены звания Героя Советского Союза



Первая атака торпедоносцев на конвой «Ki-137-Rf» 16.10.1944. Снимок сделан с торпедоносца лейтенанта Гноевого



Атака 16.10.1944. Снимок с торпедоносца лейтенанта Юрченко (фото из архива Ю.В. Рыбина)

цели, поскольку его единственной жертвой стал «раумбот» «R 301», случайно подвернувшийся под торпеду. 140-тонный корабль затонул за две минуты, унес на дно 22 человека — чуть меньше, чем погибло на семи сбитых в течение дня торпедоносцах. Это была пиррова победа, хотя наше командование и считало, что в результате удара уничтожены два оставшихся транспорта, тральщик и два неустановленных судна. Несмотря на то что число транспортов в караване оставалось прежним, по донесениям оказывалось, что он полностью разгромлен. Если бы это было так! Фактически же получилось, что в результате ряда ошибок штаба ВВС СФ ставка немецкого командования на проводку конвоев в светлое время суток в условиях летной погоды себя полностью оправдала.

Гибель в течение дня семи полных экипажей во главе с командиром гвардейского авиаполка не могла не произвести шокового эффекта. Три следующих дня минно-торпедные части не осуществляли никаких вылетов, даже одиночными машинами на «свободную охоту». Кстати, последняя в ходе операции «Вест» велась довольно активно, но, как и раньше, не имела особого эффекта. Из 30 одиночных вылетов только шесть завершились торпедными атаками. Трижды целыми атак становились дозорные тральщики, один раз — канонерская лодка «К 3», в другой — безвестная баржа. 15 октября лейтенант Моисеев из 36-го мтап атаковал в районе о. Квале подводную лодку. В боевом донесении было записано: «*Дешифрованием аэрофотоснимка момента атаки и докладов экипажа попадание торпеды в ПЛ обеспечено: ПЛ потоплена*». Между тем зафиксировавшая атаку в это время в этом районе германская субмарина «U 315» не получила даже царапины. В мае 45-го она капитулировала в Тронхейме и в 1947 г. была сдана на слом в Англии. Для чего мы цитировали это неверное донесение? Только для того, чтобы дать читателю правильное представление о том, что далеко не все доклады, пусть даже и подтвержденные фотоснимками (как это было, например, с минным потоплением «Щ-402»), являлись истинными. За кажущееся потопление тральщика и подводной лодки нам пришлось заплатить тремя самолетами, два из которых были сбиты зенитным огнем в момент атаки.

Тем временем наше наступление на суше продолжало успешно развиваться. После взятия Петсамо советские войска 18 октября перешли финско-норвежскую границу, 22-го взяли Тарнет и развернули концентрическое наступление на Киркенес с востока и юга. 18-го и 23-го катера Северного флота высадили два тактических десанта на южном побережье Варангер-фьорда. В период оперативной паузы (16—17 октября) немцы успели оторваться и в последующий период операции вели лишь аррьергардные бои, пытаясь максимально замедлить темпы преследования. Было ясно, что со дня на день войска 14-й армии выйдут к Киркенесу, но собираются ли немцы оборонять его — никто не знал.

С наступлением сумерек 19-го и 20-го порт покинули два небольших конвоя, которые практически не встретили противодействия со стороны нашей авиации. Нанести им потери смогли только подлодки и торпедные катера, которые потопили тральщик «M 31», охотник «Uj 1219» и повредили «раумбот» «R 311». При проводке последнего из названных караванов немцы применили тактическое новшество — с наступлением рассвета все суда укрылись на рейде Сьюльте-фьорда. Там их утром 21 октября атаковали истребители-бомбардировщики, потопившие буксир и моторный тральщик «R 151». Поняв, что противник вновь вернулся к практике ночной проводки караванов через наиболее опасную ближнюю зону, командование ВВС запланировало на 21-е удар по судам в самом Киркенесе. При этом операторов не смутило даже то, что утренняя разведка обнаружила в порту только два транспорта, три сторожевых корабля и пять плавсредств неустановленного типа. Увы, план составлялся на скорую руку и явно не был рассчитан на то, что бегущий под нашими ударами противник может оказать серьезное сопротивление. Никаких групп для расчист-

ки воздушного пространства над целью или блокировки вражеских аэродромов не выделялось, а в прикрытие 20 «Бостоном»-бомбардировщикам выделялись не слетанные и проверенные в боях экипажи 255-го иап, а 24 «кобры» от 2-го гвардейского и 27-го иап, вообще не имевшие опыта сопровождения ударных машин. Вопреки ожиданиям немцы оказали ожесточенный отпор. Над целью наши ударные эшелоны (кроме «Бостонов», наносивших удар по объектам в порту, в налете в качестве ударных самолетов принимали участие 17 Р-40 и 20 Ил-2) были встречены примерно двумя десятками вражеских истребителей. В ожесточенном бою мы потеряли один Р-39, враг — два Вф-109. Подлила масла в огонь и зенитная артиллерия, сначала сбившая один бомбардировщик 36-го мтап, а затем «Бостон» 9-го гвардейского авиаполка, специально присланный для фиксирования результатов авиаудара. Прицельное бомбометание оказалось сорвано. В соответствии с немецкими данными успех налета ограничился повреждением линий связи и уничтожением одного склада боеприпасов. Главная цель — причалы и портовое оборудование — остались неповрежденными. Штурмовикам и истребителям-бомбардировщикам удалось только легко повредить артиллерийскую баржу «AF 25» и буксир.

Точно неизвестно, как этот налет отразился на планах германского командования, но следующий небольшой конвой покинул Киркенес только вечером 22-го. Он тоже укрылся в Сьюльте-фьорде, в то время как все корабли его охранения вернулись в Варангер-фьорд, где им предстояло принять на себя эскорт последнего эвакуационного каравана. Он вышел из порта в 18.00—18.30 23 октября. В него немецкое командование включило все суда, которые могли своим ходом покинуть гавань — общим числом около 12, из которых только плавбазу катеров-тральщиков «MRS 26», транспорт «Адамштурм» и два небольших танкера можно было отнести к сколько-нибудь крупным. По-видимому, большинство остальных транспортных плавсредств составляли быстроходные десантные баржи — практически неуязвимые из-за малой осадки для торпед и хорошо вооруженные зенитной артиллерией. Утром 24-го наша воздушная разведка обнаружила суда в районе между Тана до Бос-фьордом (из-за ошибок штурманов самолетов-разведчиков дело выглядело так, будто в море на этом участке находится несколько конвоев). Вот как описывал переход в своем донесении командир сторожевого корабля «V 6111» обер-лейтенант Деллит:

«В 16.00 23 октября со всеми еще находившимися в Киркенесе транспортными судами я был направлен на запад. Конвой состоял из 12 транспортных судов и около 20 кораблей охранения. Из-за отставшего корабля «NK» весь конвой должен был с 22.00 до 01.00 остановиться в проливе Буссе-сунд, пока не получил приказа следовать дальше. В 04.45 конвой должен был стать на якорь в Сьюльте-фьорде. Якорные места были уже заняты, когда поступил приказ продолжить движение. Командиром конвоя я с моим кораблем был выделен в переднее внутреннее охранение левого борта, а именно между кораблем с тралом и 1-м пароходом. Так как имелся запас скорости, я выдвинулся на указанную позицию».

Тем временем в штабе ВВС СФ велась лихорадочная работа по организации авиаудара. За ночь немецкие суда успели уйти достаточно далеко и вот-вот должны были выйти за пределы радиуса действия истребителей с подвесными баками. С учетом этого Е.Н. Преображенский бросил в бой десять Ил-2 с аэродрома Пумманки, не дожидаясь готовности остальных сил. Они настигли караван в районе Бос-фьорда. «В 09.00 — писал Деллит, — конвой был атакован примерно 35 бомбардировщиками. Эта атака была направлена преимущественно на передние корабли охранения. Мой корабль был ожесточенно атакован нападавшими машинами, подвергнут бомбардировке и взят под мощный обстрел из бортового оружия. При этом 4 бомбы, сброшенные одним Пе-2, упали в воду в 2—3 метрах от правого борта и в 2—5 метрах от левого. Корабль

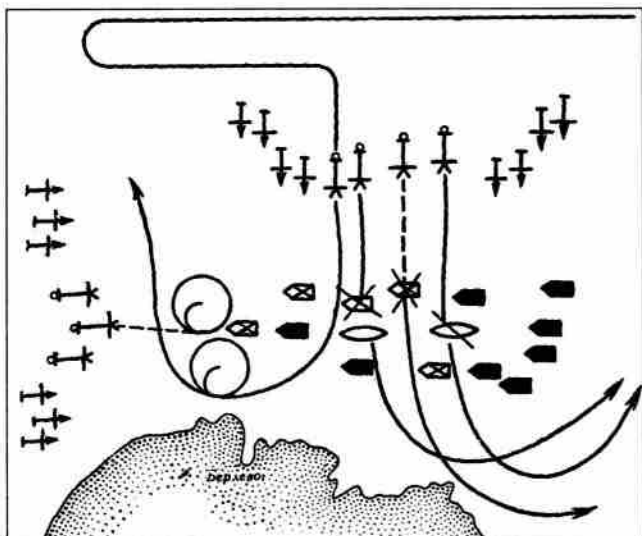


Схема торпедного удара высотных и низких торпедоносцев по конвою «Ki-141-Lf» 24.10.1944

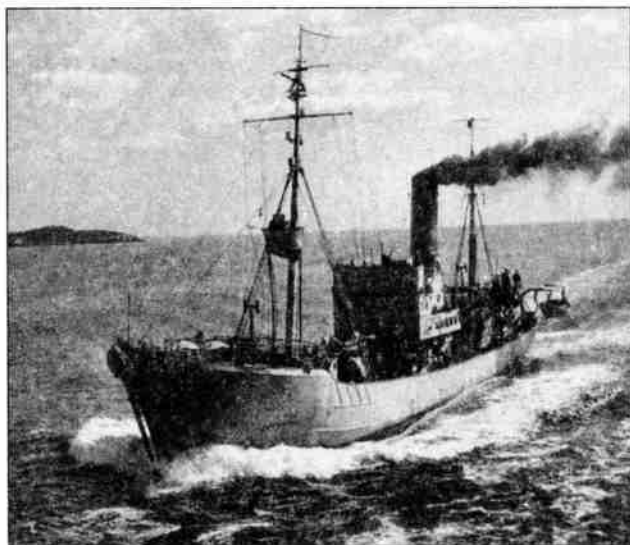
не был поврежден только благодаря тому обстоятельству, что бомбы не взорвались. На корабле было очень много пробоин. Неисправностей и потерь не было».

Главный удар последовал только спустя полтора часа. По своему замыслу он отличался в наилучшую по сравнению с другими октябрьскими налетами сторону: первыми по кораблям охранения каравана должны были отработать 12 «Киттихауков» (восемь с пикирования и четыре топмачтовым методом), затем четыре высотных торпедоносца расстривали ордер и, наконец, две четверки от каждого из полков наносили главный удар по судам. Увы, и на этот раз все испортили традиционные ошибки ведущих групп. Группа Р-40 задержалась со сбором и вышла в атаку несколько позже, чем низкие торпедоносцы. Группа высотных торпедоносцев, ведомая «антигероем» минно-торпедной авиации капитаном Гусевым, зашла в облака, где от нее отбился один «Бостон» с молодым экипажем, повернувший после этого на базу. Остальные три машины тоже прибыли с опозданием, уже после того, как корабли атаквала тройка «низких» А-20 (один самолет не смог взлететь по причине неисправности шасси) от 9-го гмтап. В дополнение ко всему сам Гусев забыл включить тумблер питания цепи сбрасывания и узнал о том, что «сэкономил» торпеду, только после возвращения на аэродром. Вот как выглядел налет с борта «V 6111»:

«В 10.49 со стороны моря было обнаружено несколько более крупных групп вражеских машин, намеревавшихся атаковать конвой. Над берегом тоже сосредотачивалась группа. По моей оценке, общее число атакующих составляло 60–70 машин. Со стороны моря на бреющем полете атаквало примерно 20 «Бостонов», которые сбросили свои торпеды. Одновременно торпеды были сброшены тремя «Бостонами» с высоты около 1500 метров. Две из них упали по левому борту и одна — в середине конвоя. Я дал «полный назад», пытаясь выбраться своим кораблем из опасной области. Я смог своевременно уклониться от 5 торпед, шедших по правому борту, причем 5-я прошла в 1–2 метрах от носовой части. Секундой позже, в 10.59, одной из торпед корабль был поражен в левый борт в районе матросского кубрика. При взрыве я, должно быть, был куда-то заброшен, так как на короткое время совершенно потерял сознание. Когда я снова пришел в себя, я увидел носовую часть осевшей довольно глубоко в воду, между баком и мостиком все было разрушено, а сам корабль имел сильный крен на левый борт. В этом положении сторо-

жевик с круто положенным на левый борт рулем все еще отработывал полный назад. Главный механик, несмотря на значительные усилия, не смог остановить машину. Так как корабль рискованно кренился на левый борт и была опасность, что из-за продолжающегося движения переборка за топливным бункером не выдержит давление, я пришел к выводу, что корабль очень быстро заполнится водой и утонет. Перед этим я еще попытался перевести руль в среднее положение, чтобы этим направить корабль к берегу. Руль не действовал, и возможности двигаться больше не оставалось. Тогда я отдал приказ экипажу покинуть корабль... Так как спасение или буксировка не могли иметь успеха, чтобы ускорить погружение корабля, командир 2-го соединения охраны побережья приказал одному тральщику ускорить потопление выстрелом из 105-мм орудия. В 11.28 корабль затонул в точке 70° 49' северной широты, 29° 25' восточной долготы... 9 членов экипажа обрели геройскую смерть».

С учетом того, что сторожевик получил попадание в левый борт, весьма вероятно, что причиной его гибели стала именно циркулирующая торпеда. От большинства торпед 45-36АН, сброшенных торпедоносцами по идущему следом за «V 6111» пароходу, СКР уже успел уклониться. Судьба же «низких» «Бостонов» была намного печальней. По донесению истребителей эскорта, все три самолета первой тройки были сбиты огнем зениток при попытке атаковать суда с дистанции 600–700 м. За их штурвалами сидели молодые пилоты, а ведущий группы мл. лейтенанта Лукашев 24 октября совершал лишь третью торпедную атаку. Четверка 36-го мтап стреляла с 1800 м и потому ее потери составили всего лишь один А-20. Немецкие корабли охранения в очередной раз продемонстрировали эффективность своего огня, который практически не оставлял надежд на спасение близко пролетающим самолетам. На этот раз им удалось сбить больше 50% атакующих «низких» торпедоносцев, что даже превышало результаты печально известного боя 16 октября. Спустя два часа в устье Тана-фьорда караван еще раз атаквали штурмовики, но и им не удалось ничего добиться. Для полноты картины следует заметить, что в каждом из ударов нам приходилось преодолевать сопротивление небольших групп истребителей противника, в боях с которыми погиб один «Киттихаук». Второй, подбитый зенитками, приводнился, немного не долетев до Пумманки, но его пилот был спасен. С торпедоносцев выживших не было.



Сторожевой корабль «V 6111» (бывший рыболовный траулер «Мазурен»), потопленный торпедоносцами ВВС СФ 24.10.1944

Бой 24 октября стал последним, в котором нашему командованию удалось применить торпедоносцы. В ночь на 25-е войска противника оставили Киркенес, взорвав там все, что оставалось после наших бомбардировок. При отступлении немцы осуществляли тактику «выжженной земли», считая, что это может замедлить темпы преследования наших войск. С занятием 25 октября Киркенеса 14-я армия выполнила свою задачу, и спустя четыре дня ее войска получили приказ перейти к обороне. Немцы же продолжали отходить в район Тромсё — Лунген-фьорд, используя для эвакуации прибрежных гарнизонов и береговых батарей морской транспорт. Теперь их перевозки осуществлялись на таком расстоянии от аэродромов ВВС СФ, что организовать какие-либо групповые удары по конвоям не удалось бы из-за устаревания разведанных. В этом пришлось убедиться 25 октября, когда тройка торпедоносцев вылетела для атаки конвоя противника в районе Гамвика, но, прибыв в район, не обнаружила цели и вернулась обратно. В этих условиях единственным способом борьбы с перевозками противника, помимо «свободной охоты», оставались бомбовые удары по якорным стоянкам во фьордах.

Первая попытка нанести подобный удар была предпринята во второй половине 24 октября, и ее целью, по-видимому, являлись суда того же каравана Ki-141-Lf, которые мы атаковали в море утром и днем. Девять «Бостонов» от обоих полков вылетели на бомбардировку скопления судов в Тана-фьорде, но, встретив сплошной фронт низкой облачности, сбросили свой груз на запасную цель — порт Вадсе. Утром 26 октября ВВС СФ осуществили массированный налет на якорную стоянку в Смаль-фьорде (южное побережье Тана-фьорда), который по

своим масштабам мало уступал былым рейдам на Киркенес. Суда бомбили 23 «Бостона», 12 Ил-2 и восемь Р-40. К своему удивлению наши летчики столкнулись с плотным зенитным огнем, которым был подбит один А-20. Машина приводнилась в Варангер-фьорде, и ее экипаж спасли катера. Загадка Тана-фьорда раскрывалась просто — дело в том, что в момент налета там находились пять немецких эсминцев 4-й флотилии («Z 29», «Z 31», «Z 33», «Z 34» и «Z 38»). Флотилия была переведена сюда германским командованием из Альта-фьорда в качестве средства противодействия возможным попыткам крупных надводных кораблей СФ помешать эвакуации. Что до результатов бомбежки, то их не было — сильный зенитный огонь помешал нашим пилотам точно прицелиться.

Ночью немецкие эсминцы выходили для патрулирования у побережья полуострова Варангер, а утром бросили якорь в Хупс-фьорде (западное побережье Тана-фьорда). Туда же из Смаль-фьорда перешли и другие немецкие корабли. Смена стоянки не помогла немцам «выйти из-под колпака» нашей воздушной разведки. Утром фьорд атаковали десять Ил-2, а спустя почти два часа, в 11.55, — 13 «Бостонов». На этот раз удача оказалась на стороне наших пилотов — одна из бомб ФАБ-500 попала в плавбазу катеров-тральщиков «MRS 26». Это судно тоннажем в 3500 брт было конфисковано немцами в недостроенном состоянии на норвежской судовой верфи в Моссе, достроено как плавбаза и вступило в строй только в июне 1944 г. В ходе эвакуации оно использовалось в качестве транспортного, и в момент получения повреждений на его борту находилось около 150 горных егерей. Прямое попадание мощной авиабомбы не оставило у противника шансов на спасение плавбазы, и после непродолжительной агонии она пошла на дно. Точные потери ее экипажа и пассажиров неизвестны, в немецком донесении говорится лишь о спасении «большой части» экипажа. К сожалению, на борту в тот момент отсутствовали морской комендант Киркенеса и командир 1-го соединения охраны побережья, длительное время использовавшие плавбазу в качестве флагманского корабля. Они случайно оказались на стоявшем рядом тральщике «M 365» и воочию наблюдали за происходящим. Гибель плавбазы произвела на немецкое морское командование такое тягостное впечатление, что оно было вынуждено перенести пункт базирования эсминцев 4-й флотилии в Ло-фьорде (северная часть Порсангер-фьорда). Последний бомбардировочный удар — по судам в Тю-фьорде (северо-западное побережье Тана-фьорда) — состоялся днем 29 октября. Транспортов на стоянке не оказалось, а ожесточенный огонь шести боевых кораблей (в их число входила канлодка «K 3», сторожевики «V 6104» и «V 6110») оказался настолько точным, что из-за совершения противозенитного маневра все бомбы легли мимо цели. Другой неприятный сюрприз ожидал наших летчиков на отходе — их внезапно атаковали восемь «Мессершмиттов». И хотя 14 «Бостонов» имели равное число «кобр» сопровождения, немцам удалось подбить один А-20. Его летчик погиб в воздухе, но трем остальным членам экипажа удалось выпрыгнуть с парашютами и спустя 11 дней благодаря помощи местных норвежцев вернуться в часть. На этом операция «Вест» для ВВС СФ закончилась. 28-го войска противника оставили Вадсе, в ночь на 31-е — Варде и тем же днем — Маккауэр. Эвакуация небольших прибрежных гарнизонов осуществлялась малыми боевыми кораблями и баржами, расходовать на которые изрядно поредевшие силы минно-торпедной авиации не имело смысла, самолетам же других родов ВВС попросту не хватало дальности полета.

Подведем краткий итог. На октябрь пришлось 229 самолетов-вылетов машин МТА, что составило 22,5% от всех ее вылетов, совершенных в течение года. Процент целей пораженных торпедами (три из девяти, т.е. 33%) оказался выше. Еще одно крупное судно было потоплено бомбами (всего в течение года самолеты МТА потопили бомбами два крупных судна). Если в среднем за год для поражения одной цели торпедоносцы про-



Попадание бомбы ФАБ-500 в плавбазу «MRS 26» 27.10.1944. Снимок сделан с бомбардировщика лейтенанта Глуховцева



Агония плавбазы «MRS 26»

изводили 45 самолето-вылетов, то в октябре эта цифра уменьшилась до 30, а если отбросить вылеты на «свободную охоту», то до 20. Все эти замечательные показатели перечеркивались ужасающей статистикой потерь. В октябре оба минно-торпедных полка потеряли 20 машин из 56, потерянных в 1944 г. Если в течение года среднее количество вылетов на одну потерю составляло 18 (что, кстати, и без того являлось весьма гнетущей цифрой), то в октябре оно упало до 11,5, а в групповых торпедных ударах до 4 (на 52 самолето-вылета с ударами потеряно 13 торпедоносцев)! Причины этих потерь были весьма очевидны и теперь, и тогда. В заключении командующего СФ на отчет о действиях ВВС в 4-м квартале под пунктом №2 указывалось: «При организации операций на море, в условиях нашего подавляющего превосходства в воздухе, имели место значительные боевые потери, что надлежит отнести за счет неудовлетворительной организации подавления средств ПВО конвоев». В самом отчете, в разделе «Выводы», писалось: «Отработку групповых атак низких торпедоносцев во взаимодействии с бомбардировщиками, высотными торпедоносцами, истребителями, штурмовиками и дымзавесчиками необходимо проводить в полигонных условиях, только тогда их действия будут успешными в боевых условиях». Со всем этим трудно не согласиться. В области тактики по сравнению с первой половиной 1944 г. наблюдался серьезный откат: состав сил обеспечения заметно уменьшился, лишь однажды (24 октября) для этого задействовались истребители-бомбардировщики, а сил единственного на Севере штурмового полка не хватало. К обеспечению атак низких торпедоносцев можно было привлечь те же «Бостоны» в варианте топмачтовиков, но командование ВВС СФ по-прежнему считало, что все А-20 следует использовать против судов в море только в качестве торпедоносцев, поскольку только вооруженный торпедой самолет в состоянии в одиночку потопить крупный транспорт. Тренировка пилотов топмачтовым атакам в 36-м мтап началась только в ноябре, по-видимому, именно как реакция на «октябрьский тупик». Увы, проверить новый способ в боевых условиях летчики уже не успели. Вместо того чтобы заниматься разработкой новых тактических приемов прорыва двойного ордера ПВО, командование увлеклось активной пропагандой важности сближения на минимальные дистанции и, надо заметить, достигло в этом деле заметных успехов (см. таблицу). Молодые авиаторы, пополнявшие полки в период перерыва в сражениях с конвоями, не понимали, что в тех условиях выполнение командирского наказа равносильно самоубийству. Война, конечно, не летняя прогулка по саду, любой может погибнуть, и командир вправе поставить своему подчиненному задачу, связанную с риском для жизни. Но кроме этого права у него есть и обязанность следить за тем, чтобы этот риск не переходил порога разумного, в противном случае он превращает своего подчиненного в «пушечное мясо». Потому действия минно-торпедной авиации в операции «Вест» стали примером жестокого и далеко не всегда разумного размена жизней молодых и недостаточно обученных летчиков (из 18 погибших командиров экипажей 13 имели звание мл. лейтенант) на немногочисленные вражеские суда. Из пяти сраже-

Командир 1-й эскадрильи 36-го мтап капитан В.М. Хрыпов. Трагически погиб 30.12.1944



ний с конвоями, в которых принимали участие самолеты МТА (11, 12, 14, 16 и 24 октября), лишь одно — атака на плазматерскую «Зюдмеер» — может считаться завершившимся с удовлетворительным результатом. Командование ВВС, естественно, придерживалось иного мнения. По итогам операции 5-я мтад и 9-й гмтап получили почетные наименования «Киркенесских», а дивизия, кроме того, удостоилась ордена Красного Знамени. Лично ответственный за ряд провалов командир соединения генерал-майор Н.М. Кидалинский получил «Флотоводческий» орден Ушакова 2-й степени, Е.Н. Преображенский — орден Суворова 2-й степени и воинское звание «генерал-лейтенант».

После окончания операции «Вест» минно-торпедные полки фактически оказались в организационном периоде, который, к счастью, не нарушался необходимостью вести активную боевую деятельность. На 1 ноября в них оставалось 34 «Бостона» и 11 Ил-4, к которым в сумме имелось чуть более 30 экипажей (по штату только один полк МТА должен был иметь 34 полных экипажа и 4 резервных летчика). В течение всего IV квартала минно-торпедную авиацию пополнили 13 новых экипажей, имевших исключительно бомбардировочную подготовку. Новым командиром 9-го гмтап стал Герой Советского Союза подполковник А.И. Фокин, который до октября 1943 г. был командиром эскадрильи 36-го полка, а затем в течение года командовал эскадрилей Высших офицерских курсов ВВС ВМФ. Ситуация с самолетами тоже оставалась непростой. В течение октября ВВС СФ получили 10 А-20Ж, а в ноябре 50 Ил-4 (все от ВВС Красной Армии, в декабре пополнений не было). В результате на 1 января в дивизии на 28 А-20 имелось 39 экипажей, зато на 31 Ил-4 — всего 12. В связи с тем что «Бостоны» не поступили и в дальнейшем, указанный дисбаланс сохранялся до окончания войны.

Боевое напряжение в течение двух последних месяцев года было беспрецедентно низким. В ноябре пилоты МТА совершили всего четыре вылета на «свободную охоту», в декабре — восемь. В каждый из месяцев состоялось по одной торпедной атаке, успехи которых не подтвердились в послевоенное время. Два последних вылета «охотников» пришлось на 27 декабря, после чего командование окончательно убедились в их бесперспективности. Единственной групповой акцией стал вылет 10 «Бостонов» от обоих полков на бомбардировку Хаммерфеста 8 декабря. При этом группа попала в сильную облачность, в результате чего ведущий одной из пятерок решил отбомбиться по запасной цели — порту Хоннингсвог. Даже в этом незначительном эпизоде и то просматривается уровень работы штаба ВВС — немцы оставили Хоннингсвог еще 2 декабря, и разведчики своевременно доложили об этом командованию флота.

Дистанции сбрасывания торпед самолетами МТА СФ во второй половине 1944 г. (данные только по самолетам, вернувшимся после выполнения боевого задания)

	Число групповых или одиночных ударов	Дистанции				
		до 1000 м	1000—2000 м	2000—3000 м	3000—4000 м	более 4000 м
Удары по конвоям по данным воздушной разведки	42	23	5	5	-	9
Удары, совершенные в ходе полетов на «свободную охоту»	25	10	9	2	1	3

Перед оставлением немцы сожгли город, так что падение там еще 10 ФАБ-500 вряд ли добавило разрушений. Первая пятёрка все-таки прорвалась сквозь облака и бомбардировала Хаммерфест, но результат ее удара остался неизвестен.

Последний этап боевой деятельности северной минно-торпедной авиации был связан с выполнением функций, обратных тем, для которых в свое время эта авиация создавалась. Речь идет о защите собственных коммуникаций, которая осуществлялась в двух основных формах: непосредственное противолодочное охранение конвоев, а также поиск подводных лодок и плавающих мин в акватории, прилегающей к побережью Кольского полуострова. Необходимо отметить, что самолеты МТА систематически привлекались к решению этой задачи с конца 1942 г., но масштабы этого задеятельствования не шли ни в какое сравнение с теми, которые пришлось на весну 1945 г. Так, в течение первой половины 1944 г. минно-торпедные полки произвели 24 с/в для поиска мин и подлодок, во второй половине — 28, а в течение всего четырех с небольшим месяцев 1945 г. — 347 (!). Такая резкая активизация была связана с двумя факторами: во-первых, у СФ не осталось больше противника на море, поскольку с начала 1945 г. вражеские надводные корабли и суда перестали появляться в районе восточнее Тромсе, по которому проходила разделятельная линия действий советского и британского ВМФ. Во-вторых, с ослаблением вражеской корабельной группировки в Норвегии (15 сентября 1944 г. британская авиация тяжело повредила, а 12 ноября потопила линкор «Тирпиц») значительно активизировались перевозки по трассе северных морских конвоев. Для борьбы с ними германское командование развернуло большие силы подводных лодок, которые к тому времени потерпели сокрушительное поражение в борьбе с союзными конвоями в Атлантике. Немецкие субмарины и раньше создавали постоянную угрозу на наших внешних коммуникациях, но до сентября 1944 г. основным районом их действий являлась британская зона ответственности, весьма удаленная как от британских, так и от советских авиабаз. С весны 1944 г. английское командование привлекло для сопровождения караванов эскортные авианосцы, самолеты с которых стали регулярно наносить немецким «волчьим стаям» чувствительные потери. Даже не атакованным субмаринам стало трудно добиваться успеха, поскольку британская воздушная и радиоразведка без труда вскрывала местоположение завес подлодок, что давало возможность обойти их простым изменением курса. В этой ситуации естественным ответом германского командования стало развертывание подлодок на подходах к

Кольскому заливу, рядом с портом назначения, там, где обойти их было попросту невозможно. Этому способствовало и наступление полярной зимы с ее продолжительным темным временем суток. В течение него подлодки могли смело всплывать для зарядки аккумуляторных батарей*, не опасаясь обнаружения со стороны авиации СФ, подавляющее большинство самолетов которой не имело никаких технических средств обнаружения надводных целей. В свободное от прохода союзных караванов время субмарины терроризировали наши каботажные коммуникации Мурманск — Петсамо и Мурманск — Архангельск. Из-за слабости сил ПЛО Северного флота успехи противника не заставили себя долго ждать. Так, в декабре 44-го из состава северных конвоев немецким «У-ботам» удалось торпедировать лишь один британский эсминец, в то время как мы на прибрежных коммуникациях потеряли два парохода потопленными и один («Тбилиси», отремонтирован в 1959 г.) тяжело поврежденным. Не брезговали лодки и эскортными кораблями — в течение указанного месяца мы потеряли тральщик и два больших охотника.

Такое положение дел заставило мобилизовать на борьбу с новым противником все возможные силы. Самолеты МТА не остались в стороне. Они принимали участие в сопровождении подавляющего большинства прибрежных конвоев и каждый летный день вылетали на поиск субмарин. В течение длительного времени это не имело вообще никакого результата, пока 23 марта экс-торпедоносцы не совершили сразу три атаки «подлодок под перископом». Одну атаку осуществила пара Ил-4 9-го гмтап, две — пары «Бостонов» 36-го мтап. Результат первой атаки пилоты не наблюдали, во втором случае заметили появившиеся на поверхности масляные пятна, в третьем, кроме того, пузыри воздуха и даже появившийся на поверхности «борт сильно накренившейся подводной лодки». Субмарина считалась потопленной. Пикантность ситуации заключалась в том, что немецкая радиоразведка перехватывала сообщения наших летчиков, передававшиеся нехитрым ТУСом, после чего штаб командующего подводными силами в Норвегии (FdU Norwegen) специально опрашивал находившиеся на позициях «У-боты» о противолодочных атаках и полученных повреждениях. Выяснилось, что ни одна субмарина не только не получила повреждений, но даже не была атакована. Из гораздо более богатой практики британской противолодочной авиации известно, что реальными объектами атак «подлодок под перископом» зачастую являлись киты, касатки, плавающий вертикально топьяк и т.д. Видимо, так было и в вышеописанных случаях. Аналогичные результаты имели атаки 18, 23 и 24 апреля, причем в двух последних из указанных суток «Бостоны» проводили по три противолодочных атаки. Дважды — 23 и 27 апреля — нашим летчикам посчастливилось застать вражеские субмарины в надводном положении. 23 апреля в 12.00 в 66 милях к северу от м. Сеть-Наволот пара А-20 обнаружила вражескую субмарину в крайсерском положении, которая, увидев самолеты, начала погружаться. До того как она успела это сделать, «Бостоны» сбросили на нее четыре ФАБ-100 и две противолодочные бомбы ПЛАБ-100, но промахнулись. По-видимому, именно эту атаку зафиксировала по себе «У 481». Корабль действительно не получил никаких повреждений и вернулся в базу 2 мая. После сдачи союзникам 481-я была затоплена в ходе операции «Дедлайт» в ноябре 1945 г. Объект атаки 27 апреля (в 07.53 в 40 милях северо-восточнее Вардё) неизвестен, но и он не может рассматриваться в качестве пополнения списка побед МТА. В своем рапорте ведущий пары А-20 9-го гмтап лейтенант Черданцев честно указал, что сброшенные самолетами четыре ПЛАБ-100 упали с недолетом на четверть длины корпуса субмарины.

Такие «успехи» самолетов МТА в борьбе с подводными лодками вряд ли могут кого-то удивить. С точки зрения требова-

* Субмарины флотилий, базировавшихся на порты Северной Норвегии, были оснащены устройствами для обеспечения работы дизелей под водой («шноркель») с октября 1944 г. по март 1945 г.



Флагманский экипаж 36-го мтап. Слева направо: штурман полка капитан Писарев Геннадий Васильевич (удостоен звания Героя Советского Союза 6.3.1945), командир полка Герой Советского Союза подполковник Фокин Афанасий Иванович, начальник связи В.В. Андреев и воздушный стрелок И.П. Кузнецов, 1945 г.

ний противолодочной борьбы и Ил-4, и А-20 выглядели совершенно неудовлетворительно: слишком большая крейсерская скорость (наилучшими для поиска считались скорости от 170 до 190 км/ч), не позволявшая экипажу тщательно осмотреть район моря, плохой обзор в нижней полусфере, недостаточная для эффективного наблюдения численность экипажа, не говоря уже об отсутствии технических средств обнаружения. Картину дополняло несовершенство средств поражения. ФАБ-100 могли нанести повреждения толстому прочному корпусу субмарины фактически только при прямом попадании, противолодочные ПЛАБ-100 имели значительно больший разрушающий эффект, но их боевое применение сильно затруднялось наличием парашютной системы (без нее тонкостенная бомба просто разрушалась бы при ударе о воду). Парашютная система обеспечивала нормальную скорость вхождения в воду при условии сбрасывания бомбы с высоты не менее 300 м и на скорости не более 200 км/ч (на больших скоростях она отрывалась). Основным недостатком боеприпаса был большой временной промежуток между началом выхода в атаку и моментом взрыва бомбы (что было неизбежно при применении парашютной системы), а также низкая техническая надежность взрывателя. Все вышеуказанные недостатки стали прямым следствием того, что до войны ни морская авиация, ни наш флот в целом всерьез не готовились ни к защите собственных коммуникаций, ни к противолодочной борьбе. Попытка ликвидировать отставание в этой области импровизированными мерами, типа использования в качестве патрульных самолетов торпедоносцев, оказалось бесполезной тратой времени и сил. К счастью, она не сопровождалась особыми человеческими жертвами. За весь 1944 г. из поисковых вылетов по неизвестной причине не возвратился всего один «Бостон», еще два между декабрем 1944 г. и маем 1945 г. разбились в ходе учебно-тренировочных полетов.

Вторая половина 1944 г. стала, пожалуй, наиболее драматической страницей в боевой деятельности северных торпедоносцев. Чем обусловлено такое наше определение мы уже писали. Командование противника сделало необходимые выводы из боев первого полугодия, и хотя не смогло полностью лишить нас успехов, в конечном итоге сумело защитить и свои конвои, и порты, снизив потери до сносного уровня. Они ощутимо выросли в октябре 1944 г., но и тогда не имели трагических последствий, в первую очередь потому, что противник не стал эвакуировать свои войска морем. Деятельность

Боевая работа самолетов МТА ВВС СФ во 2-м полугодии 1944 г. — 1945 г.

Квартал	III кв. 1944	IV кв. 1944	1945	Всего
Всего с/в	332*	267**	347	946
в т.ч. с/в торпедоносцев	66	102	-	168
сброшено торпед по целям	24	61	-	85
в т.ч. с/в на минные постановки	10	9	-	19
выставлено мин	10	5	-	15
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	16 (3)	22 (16)	(-)	38

Примечания. * В т.ч. 133 с/в 9-го гмтап и 199 36-го мтап. ** В т.ч. 115 с/в 9-го гмтап и 152 36-го мтап.

германского командования сильно облегчили систематические ошибки командования ВВС СФ, которое по уровню организации воздушных ударов не только не продвинулось вперед по сравнению с первой половиной года, но фактически откатилось назад — к уровню лета — осени 1943 г. Получается, что к моменту окончания активных боевых действий МТА СФ находилась в глубоком кризисе, а показатели ее успехов заслонялись огромными цифрами потерь. Можно предположить, что, продлись боевые действия еще несколько месяцев, минно-торпедные полки можно было бы расформировывать или выводить в резерв на длительный оргпериод — поступление новых экипажей не покрывало убыли, а подготовка подавляющего большинства летчиков снизилась до угрожающе низкого уровня. К счастью, этого не произошло, и завоеванная на Севере победа заслонила собой все. Полки постепенно закрывали штаты и накапливали летную практику в ходе поиска подводных лодок. Правда, в марте 45-го шесть экипажей из состава 36-го мтап пришлось передать на усиление ВВС КБФ. После этого число машин в этом полку снизилось до 12, что создало очевидные трудности при отработке плана боевой подготовки. Когда летом 1945 г. перед руководством ВВС ВМФ встал вопрос, чем можно усилить авиацию Тихоокеанского флота перед грядущей войной с Японией, выбор остановился на 36-м минно-торпедном полку. Эта часть стала единственной в морской авиации, которой в ходе Второй мировой войны довелось повоевать на трех из четырех наших морских театрах.

Торпедные атаки МТА СФ в 1944 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/реально	Потери
17.1.44 (12.25)	1 А-20	Зайцев	ок	р-н Таня-Феорда	КОН (3 ТР, 1 ТН, 3 ТЦ, 4 СКА); ТР «Рига», «Хохенхорн», «Нерисса», «Ротенфельс», «О. Симмерс», ТН «Утсире», «Г. Андерсен», бук «Ясон», «Аргаст», КЛ «К 3», «К 1», СКР «V 6102», «V 6104», «V 6105», «V 6107», «V 6111», «V 6115», МТЦ «R 225», БО «Uj 1206», «Uj 1207», «Uj 1208», «Uj 1209», «Uj 1219», «NH 06»	1 АН	+ ТН 6000/промах	
21.1.44 (11.57)	1 А-20	Гнетов	ок	р-н о. Рольвс	КОН (5 ТР, 12 кор./ТР «Нордлик», «Грейф», «Хартмут», «Б. Камарнес», «Мошлль», «А. Биндер», «Винганд», «Уленхорст», ТН «Олеум», «Одербанк», «Бинц», КЛ «К 3», «К 1», СКР «V 6102», «V 6104», «V 6105», «V 6107», «V 6111», «V 6115», «V 5913», «V 5912», «V 5914», «V 5916», БО «Uj 1208», «Uj 1209», «Uj 1219», «NH 06»	1 АН	не наблюдал/взрыв на берегу	
21.1.44 (12.12)	1 А-20	Францев	ок	р-н о. Ингей	ПЛ/?	1 АН	+ ПЛ/промах	
21.1.44 (15.03)	1 А-20	Пирогов	ок	Мосей-суни	КОН (3 ТР, 2 СКР, ТЦ)/КОН ТЦ «М 273», ТР «Кора», ТН «Трипп», «Греете»	1 АН	+ ТР 6000/промах	
21.1.44 (15.04)	1 А-20	Марков	ок	Мосей-суни	то же	1 АН	+ СКР/промах	
22.1.44 (12.12)	1 А-20	Гнетов	ок	р-н м. Нордкин	КОН (2 ТР, 2 ТН, 1 ММ, 10 кор./ТР «Кора», ТН «Трипп», «Греете», КЛ «К 1», ТЦ «М 273», СКР «V 6111», «V 5912», «V 5913», «V 5914», «V 5916», БО «Uj 1212», «Uj 1208», «Uj 1209», «Uj 1219», «NH 06»	1 АН	+ ТР 6000/промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
13.2.44 (18.27)	3 Ил-4	Пирогов, Шебанов, Марков	у-вр	вход в Бек-фьорд	КОН (2 ТР, 2 ММ, 3 ТЩ, 9 СКР, 7 СКА)/ КОН КЛ «К-3»	3 АВА	+ ТР 6000/ промах	
18.2.44 (12.12)	1 А-20	Гарбуз	ок	с-з Гамвика	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ ?	1 Mk.XII	не наблюдал/ промах	
3.3.44 (13.01)	4 А-20	Шебанов, Францев, Мартыанов, Гарбуз	у-вр	р-н о-в Лилле- Эккерей	КОН (3 ТР, 4 ТЩ, 5 СКР, 3 СКА)/ ТР «Вильхейм», «Патагония», «Фонича», «С. Ховальдт», ТН «Эльзе», «Утсире», КЛ «К-3», ТЩ «М 306», СКР «V 6111», «V 6113», «V 6115», «V 5911», «V 5916», БО «Uj 1208», «Uj 1212», «Uj 1219», «Uj 1220»	3 АН, 1 Mk.XII	+ ТР 8000/ промах	+ 1 А-20 (Шебанов)
3.3.44 (18.55)	1 А-20	Гусев	ок	р-н о. Квалей	КОН-з (1 ТР, 2 СКР)/?	1 АН	= ТР 5000/ промах	
4.3.44 (17.23)	1 А-20	Францев	ок	р-н о. Квалей	1 ММ, 2 ПЛ/ПЛ «U 366», «U 990», 1 МТЩ	1 Mk.XII	+ ПЛ/ промах	
5.3.44 (15.20)	2 А-20	Марков, Власенко	у-вр	р-н о-в Лилле-Эккерей	КОН (3 ТР, 2 ТЩ, 2 СКР, 5 СКА)/ ТР «И. Фрицен», «З. Фрицен», «И. Кордс», «Фалькенфельс», БДБ «F 115», «F 201», КЛ «К-1», ТЩ «М 274», СКР «V 5912», «V 5913», «V 5914», «NH 03», БО «Uj 1207», «Uj 1212», «Uj 1219», «Uj 1220»	1 АН, 1 Mk.XII	промах	
7.3.44 (19.26)	2 А-20	Гусев, Францев	со	70.39/30.17	КОН (3 ТР, 1 ММ, 6 СКР, 1 ТЩ)/ бук. «Штеркхедер»+БДБ «F 228» на буксире, СКР «V 6115», «V 6113», БДБ «F 252», «F 223», «F 287»	2 АН	+ ТР 8000/ промах	
14.3.44 (08.46)	1 А-20	Гарбуз	ок	71.02/24.24	КОН (1 ТР, 2 СКР)/? Гр. БО	1 АН	= ТР 6000/ промах	
14.3.44 (14.56)	1 А-20	Францев	ок	71.10/26.22	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ БО «Uj 1206», «Uj 1219», «NH 03»	1 АН	не наблюдал/ промах	
14.3.44 (18.00)	1 А-20	Гусев	ок	р-н м. Сверхольтклуббен	КОН (4 ТР, 1 ММ, 2 ТЩ, 6 СКР)/ БО «Uj 1207», «Uj 1212», «NH 06»	1 АН	+ ТР 7000/ промах	
17.3.44 (13.00)	4 А-20	Марков, Мартыанов, Лысогорский, Чернышев	у-вр	р-н Перс-фьорда	КОН (3 ТР, 2 ТЩ, 4 ММ, 8 СКР, 2 СКА)/ ТР «Кнуте Нельсон», «Большенхоф», «Севере», бук. «Аригаст», ТН «Алгола», «Бинц», КЛ «К-3», ТЩ «М 364», «М 272», «М 273», «М 306», СКР «V 5911», «V 5912», «V 5914», «V 6110», «Nki 11», БО «Uj 1206», «Uj 1207», «Uj 1208», «Uj 1219», «NH 03», «NH 06»	4 АН	= ТР ? т/ промах	+ 4 А-20 (Марков, Мартыанов, Лысогорский, Чернышев)
17.3.44 (17.30)	5 Ил-4	Волошин, Шкаруба, Перегудов, Поздняков, Губанов	у-вр	р-н м. Эккерей	то же	5 АВА	+ ТР 6000/ промах	
2.4.44 (07.13)	1 А-20	Францев	ок	р-н о. Арней	ОТН	1 АН	+ ТН 10000/ = ТР «Анденес», 883 брт (АН)	
7.4.44 (10.50)	6 Ил-4	Волошин, Шкаруба, Перегудов, Поздняков, Евдокимов, Губанов	у-вр	р-н Сюльте-фьорда	КОН (3 ТР, 1 ММ, 5 СКР)/ бук. «Гулосенфьорд»+ТР «Ля Франс», СКР «V 5911», «V 5912», «NH 03», БО «Uj 1209», «Uj 1212»	6 АВА	+ ТР 2000/ промах	
7.4.44 (14.41)	2 А-20	Гусев, Гнетов	у-вр	р-н Тана-фьорда	то же	2 АН	+ СКР/ промах	
8.4.44 (22.10)	1 А-20	Гнетов	ок	р-н Вадсе	КОН (1 ТР, 2 СКА)/?	1 АН	промах	
10.4.44 (22.45)	5 Ил-4	Волошин, Шкаруба, Перегудов, Евдокимов, Губанов	у-п	Бек-фьорд (Киркенес)	суда на рейде	5 АВА	не наблюдался/ промах	
23.4.44 (12.14)	6 А-20	Гусев, Зайцев, Гнетов, Гарбуз, Рыбчинский, Сушитский	у-вр	р-н Перс-фьорда	КОН (7 ТР, 2 ТЩ, 1 ММ, неск. кор.)/ ТР «Мюльхайм Рур», «Сивас», «К. Нельсон», «Мошилл», «Вале», «Севере», «Арна», «Х. Кордс», ТН «Гердмор», «Греете», «Ункас», «Олеум», «Утсире», «Мевенриф», ПЛБ «Везер», КЛ «К-1», ТЩ «М 31», «М 35», «М 154», «М 202», «М 251», МТЩ «Я 157», СКР «V 5911», «V 5914», «V 6109», «V 6110», «NH 03», БО «Uj 1209», «Uj 1212», «Uj 1219», «Uj 1220»	6 АН	+ ТР 4 и 7000/ = СКР «V 6109» (АН)	+ 1 А-20 (Гарбуз)
23.4.44 (15.40)	6 Ил-4	Шкаруба, Волошин, Перегудов, Евдокимов, Поздняков, Губанов	у-вр	р-н Конгс-фьорда	то же без «М 154», СКР «V 6109» и «V 6110»	6 АН	+ ТР 7000, СКР/ промах	
27.4.44 (23.43)	1 А-20	Гнетов	ок	р-н о. Рольвесе	ОТР/ ПЛБ КАТЩ «Бали»	1 АН	не наблюдал/ взорвалась при ударе о скалы	
28.4.44 (02.50)	1 А-20	Гусев	ок	р-н о. Рольвесе	2 ШХ/?	1 АН	ШХ потоплена штурмовкой/ 2 катера подожжено ЛПО	
9.5.44 (20.45)	1 А-20	Гусев	ок	р-н о. Квалей	ОТН/ норв. куттер «Норден»	1 АН	промах/ = куттер «Норден» (+1; ЛПО)	
10.5.44 (08.14)	3 Ил-4	Волошин, Евдокимов, Губанов	у-вр	р-н м. Маккауэр	КОН (1 ТР, 1 ТЩ, 4 СКР)/ ТР «Ольса», АБДБ «AF 36», СКР «V 6102», «V 6108»	3 АН	промах/ промах	
11.5.44 (01.30)	6 Ил-4	Волошин, Евдокимов, Поздняков, Губанов, Казаков, Титов	у-вр	р-н Конгс-фьорда	КОН (7 ТР, 4 ММ, 4 ТЩ, 7 СКР, 6 СКА)/ ТР «Нордхилт», «Вулкан», «Бургее», «Белламега», «Пернамбуко», «Леба», бук. «Ясон», ТН «Амрум», «Трипп», «Гердмор», «Греете», ПЛБ «Бали», ТЩ «М 31», «М 154», «М 202», «М 251», «М 252», МТЩ «Я 159», СКР «V 6111», «V 6113», «V 6115», «Nki 08», «Nki 12», арт. БДБ «AF 36», БДБ «F 214», «F 226», «F 232», БО «Uj 1209», «Uj 1210», «Uj 1211», «Uj 1219», «Uj 1220»	6 АВА	+ ТР 6000, = СКР/ + СКР «V 6113» (АВА)	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
11.5.44 (01.33)	5 А-20	Литвинов, Гусев, Гнетов, Сушитский, Рыбинский	у-вр то же		то-же без СКР «V 6113»	2 АН, 6 МхХII	= TP 8000, + СКР/ промах	
11.5.44 (08.38)	5 Ил-4	Волошин, Евдокимов, Поздняков, Губанов, Казаков, Титов	у-вр р-н м. Кибергнес		то же	6 АВА	= TP 8000/ промах	
11.5.44 (08.47)	5 А-20	Зайцев, Гусев, Гнетов, Рыбинский, Сушитский	у-вр р-н м. Эккерей		то же	8 АН	+ ТЩ/ промах	+ 1 А-20 (Зайцев)
13.5.44 (23.31)	5 Ил-4	Волошин, Поздняков (несброс), Казаков, Титов, Ледовой	у-п Бек-фьорд		КОН (3 TP, 1 MM, 3 СКА)/? (Киркенес)	4 АВА	= TP 7000/ промах	
16.5.44 (19.45)	4 А-20	Сушитский, Рыбинский, Гусев (несброс), Николаев (несброс)	у-вр р-н Перс-фьорда		КОН (1 TP, 3 СКР, 2 СКА, 1 ТЩ)/ ОБК: КЛ «К-1», ТЩ «М-35», СКР «V 6108», «V 6110», БО «Uj 1209», «Uj 1210», «Uj 1212»	2 АН	промах	+ 1 А-20 (Гусев)
25.5.44 (22.32)	5 Ил-4	Шкаруба, Евдокимов, Губанов, Поздняков, Титов, Ледовой	у-вр р-н Тана-фьорда		КОН (5 TP, 5 MM, 6 СКР, 10 СКА, 4 ТЩ)/ TP «Керглейн», «Балтанланд», «Помпей», «Сольвикен», «Х. Э. Фрицен», «Актив», «Хорст», бук. «Норд-31», ТН «Гердмор», «Марштайнен», ПЛБ КАТЩ «Бали», КЛ «К-1», ТЩ «М-35», «М-154», «М-202», «М-251», «М-252», МТЩ «R 154», «R 159», «R 173», «R 223», АБДБ «AF 24», СКР «V 6101», «V 6107», «V 6110», «V 6111», «V 6115», БО «Uj 1209», «Uj 1211», «Uj 1212», «Uj 1219»	6 АВА	+ TP 8000, MM/ + TP «Сольвикен», 3502 брт (АВА)	+ 1 Ил-4 (Евдокимов)
25.5.44 (22.34)	3 А-20	Гнетов, Рыбинский, Николаев	у-вр р-н Тана-фьорда		то же	3 АН	+ MM и СКР/ промах	+ 3 А-20 (Гнетов, Рыбинский, Николаев)
26.5.44 (05.58)	4 Ил-4	Шкаруба, Губанов, Поздняков, Титов	у-вр р-н Перс-фьорда		то же	4 АВА	+ TP 8000/ промах	+ 1 Ил-4 (Титов)
17.6.44 (09.07)	4 Ил-4	Волошин, Шкаруба, Казаков, Поздняков	у-вр р-н м. Кибергнес		КОН (8 TP, 2 MM, 8 ТЩ, 6 СКР, 6 СКА)/ TP «Флориданполис», «Х. Э. Фрицен», «В. Блюмер», «М. Кордс», «Диксис», «Транспорт»; ТН «Трипп», «Фейнштейн», «Алгол», ПЛБ «Везер», ТЩ «М-31», «М-35», «М-154», «М-202», «М-252», МТЩ «R 202», «R 180», «R 223», СКР «V 6102», «V 6107», «V 6110», «V 6111», «V 6122», «V 6725», БО «Uj 1220», «Uj 1209», «Uj 1219», «Uj 1211», «Uj 1212»	4 АВА	+ TP 800/ + TP «Диксис», 1571 брт (АВА)	
17.6.44 (09.08)	6 А-20	Литвинов, Гусев, Сушитский, Василенко, Лукашов, Штемонитин	у-вр то же		то же	6 АВА	+ 2 СКА/ то-же	
6.7.44 (00.56)	1 А-20(36 ап)	Моисеев	ок	р-н м. Маккау	ОТР/ остов TP «Наталь»	1 АН	промах	
9.7.44 (22.29)	1 А-20(36 ап)	Волынкин	ок	р-н м. Маккау	ОТР/ остов TP «Наталь»	1 АН	промах	
11.7.44 (01.32)	1 А-20	Волошин	ок	р-н м. Маккау	ОТР/ остов TP «Наталь»	1 АН	= TP/ промах	
13.9.44 (15.25)	1 А-20	Литвак	ок	70.20/22.00	ТЩ/ СКР «V 6505»	1 АН	промах	
15.9.44 (07.45)	1 А-20(36 ап)	Батраков	ок	р-н Хаммерфест — Репе-фьорд	ОТН /ТН «Марштайнен»	1 АН	= ТН 3000/ промах	
15.9.44 (12.50)	1 А-20	Литвак	ок	р-н Хаммерфест	ОТН/ ТН «Клевверен»	1 АН	торпеда попала, но не взорвалась = НСУ/ промах	
15.9.44 (14.45)	1 А-20(36 ап)	Волынкин	у-п	р-н Берлевог	НСУ/ КОН Берлевог — Ло-фьорд TP «Фалькенберг», ТЩ «М-31», «М-251»	1 АН		
15.9.44 (16.35)	1 А-20(36 ап)	Моисеев	ок	р-н м. Сверхольтлубен	ОТР	1 АН	= TP 3000/ промах	
15.9.44 (16.42)	1 А-20(36 ап)	Маслов	ок	р-н м. Нордкап	ОТР	1 АН	промах	
15.9.44 (16.51- 17.20)	1 А-20	Францева	ок	Порсангер-фьорд	ОТР	1 АН	+ TP 2000/ промах	
15.9.44 (17.50)	1 А-20	Волошин	ок	Серей-сунн	ОТР	1 АН	промах	
16.9.44 (12.35)	1 А-20	Литвак	ок	р-н о. Иельмсей	?/ группа БО «Uj 1219»	1 АН	+ TP/ промах	+ 1 А-20 (Литвак)
17.9.44 (13.52)	1 А-20	Василенко	ок	р-н м. Нордкин	два TP	1 АН	промах	
19.9.44 (18.09)	1 А-20(36 ап)	Батраков	ок	Билле-фьорд	АВТР/ АВТР «Фризенланд»	1 АН	= АВТР/ = АВТР «Фризенланд» (АН)	
20.9.44 (08.29)	1 А-20	Василенко	ок	Порсангер-фьорд	TP/ КОН МТЩ «R 223», TP «Керглейн», ТН «Дора»	1 АН	промах	
20.9.44 (15.45)	1 А-20	Лукашев	ок	р-н о. Мосей	КОН (2 TP, 1 СКР, 3 СКА)/КОН КЛ «К-3», TP «Мошилл», ТН «Марштайнен»	1 АН	+ TP 5000/ промах	
20.9.44 (20.25)	1 А-20	Волошин	ок	р-н о. Рейнай	TP	1 АН	+ TP 6000/ промах	
21.9.44 (06.42)	1 А-20(36 ап)	Протас	ок	р-н Гамвика	ПЛ	1 АН	+ ПЛ/ промах	
22.9.44 (14.10)	1 А-20(36 ап)	Батраков	ок	р-н о. Квалей	КОН (1 TP, 1 БДБ, 2 СКР)/ КОН ГС «Метеор» ПЛМ «Илькири»	1 АН	промах	
23.9.44 (17.30)	1 А-20(36 ап)	Батраков	ок	прол. Квалей-сунн		1 АН	?/ промах	+ 1 А-20 (Батраков)
29.9.44 (06.24)	1 А-20	Волошин	ок	Билле-фьорда	АВТР/ АВТР «Фризенланд»	1 АН	промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
9.10.44 (15.55)	1 А-20(36 ап)	Маслов	ок	Порсангер-фьорд	ММ/ ТЩ «М 322»	1 АН	промах	
11.10.44 (16.39)	4 А-20	Волошин, Злобин, Гроевой, Гребенников	у-вр	р-н м. Маккау	КОН (3 ТР, 10-12 кор.)/ТР «Тюбинген», ТН «Алгол», «Грете», ТЩ «М 302», «М 303», «М 321», «М 322», «М 361», «М 382»	3 АН, 2 МК XII	промах	
12.10.44 (10.51)	5 А-20	Гусев, Злобин, Гребенников, Гроевой, Коновальчик	у-вр	р-н Конгс-фьорда	КОН (2 ТР, 2 ММ, 4 СКР, 4 СКА, 1 ТЩ, 1 БДБ)/ ТР «Лумме», «Крюк», ПЛМ «D 152-Ртот», ТЩ «М 31», «М 35», «М 251», МТЩ «Р 156», СКР «V 6107», «V 6110», «V 6114», БО «U 1219», «U 1220»	5 АН	не наблюдали	
12.10.44 (12.38)	4 А-20	Волошин, Колбаса, Бычков, Черданцев	у-вр	р-н Берлевог	то же	4 АН	+ ММ, = ТР/ промах	+ 1 А-20 (Колбаса)
12.10.44 (13.34)	4 А-20(36 ап)	Обухов, Николаев, Негуляев, Большаков	у-вр	р-н Берлевог	то же без «Лумме»	4 АН	+ ТЩ, = ТР/ промах	
13.10.44 (10.34)	1 А-20(36 ап)	Волынкин	ок	Рольвесе-сунн	ТЩ/ ТЩ «М 325»	1 АН	+ ТЩ/ промах	
14.10.44 (12.25)	5 А-20(36 ап)	Волынкин, Вельдский, Попруженко, Негуляев, Большаков	у-вр	р-н Порсангер- фьорд	КОН (2 ТР, 2 ММ, 5 СКР, ТЩ, 4 СКА)/ ПЛМ «Эюдмеер», ПЛБ КАТЩ «Париж», КЛ «К 3», ТЩ «М 253», «М 321», «М 382», «М 302», «М 322», «М 361»	5 АН	+ ТР 10000 и 5000, СКР, ТЩ/ + ПЛМ «Эюдмеер», 8133 брт (2 АН)	+ 1 А-20 (Вельдский)
15.10.44 (10.25)	1 А-20(36 ап)	Бойко	ок	70.45/23.50	СКР/ К-3 на переходе Хаммерфест — Ло-ф	1 АН	промах	
15.10.44 (14.45)	1 А-20(36 ап)	Моисеев	ок	70.45/23.48	ПЛ/ПЛ «U 315»	1 АН	+ ПЛ/промах	
16.10.44 (07.45)	1 А-20(36 ап)	Бойко	ок	р-н Хаммерфеста	ТЩ «М 325»	1 АН	промах	+ 1 А-20 (Бойко)
16.10.44 (15.03)	5 А-20(36 ап)	Рукавицын, Попруженко, Смоляков, Маслов, Юрченко	у-вр	р-н м. Скальнес	КОН (3 ТР, 3 СКР, ТЩ, 7 СКА)/ТР «Патагония», «Леба», «Людег», «Кул», «Эдвард», ТН «Грете», «Алгол», БДБ «F 175», ТЩ «М 31», «М 35», «М 202», «М 251», МТЩ «R 301», «R 302», «R 303», «R 307», «R 309», «R 151», «R 152», «R 156», «R 160», СКР «V 6104», «V 6111», «V 6514», «V 6515»	6 АН	+ ТР 1500, 2 СКР, 1 СКА/ промах	+ 1 А-20 (Попруженко)
16.10.44 (15.03)	5 А-20	Волошин, Злобин, Коновальчик, Гроевой, Абрамов	у-вр	р-н м. Скальнес	то же	5 АН		+ 2 А-20 (Злобин, Коновальчик)
16.10.44 (16.40)	5 А-20	Сыромятников, у-вр Храмов, Бычков, Гребенников, Черданцев	у-вр	р-н м. Кибергнес	то же	7 АН	+ ТР 3000, 6000, СКР, СКА/ + МТЩ «R 301» (АН)	+ 2 А-20 (Сыромятников, Храмов)
16.10.44 (16.40)	5 А-20(36 ап)	Волынкин, Заводчиков, Мацеев, Новицкий, Николаев (несброс)	у-вр	р-н м. Кибергнес	то же	4 АН		+ 2 А-20 (Заводчиков, Мацеев)
20.10.44 (12.15)	1 А-20(36 ап)	Моисеев	ок	р-н Тана-фьорда	баржа	1 АН	промах	
24.10.44 (12.45)	4 А-20(36 ап)	Большаков, Гусев (несброс), Маслов	у-вр	р-н Конгс-фьорда	КОН (2 ТР, 5 СКР, 8 СКА)/КОН К-141-LE 12 торговых судов, КЛ «К 3», СКР «V 6111», «V 6703», «V 6713», «Nik 03», «Nik 05», «Nik 08», АБДБ «AF 25», три ТЩ 22-й флотилии, МТЩ «R 308»	2 АВА	+ 1 СКР/ промах	
24.10.44 (12.47)	3 А-20	Лукашев, Абрамов, Писаренко	у-вр	р-н Конгс-фьорда	то же	3 АН	+ СКР, БДБ, ТЩ/ + СКР «V 6111»	+ 3 А-20 (Лукашев, Абрамов, Писаренко)
24.10.44 (12.48)	4 А-20(36 ап)	Новицкий, Юрченко, Николаев, Чамара	у-вр	р-н Конгс-фьорда	то же	4 АН	+ ТР 2000, СКР, РТ/ промах	+ 1 А-20 (Юрченко)
30.11.44 (10.57)	1 А-20(36 ап)	Маслов	ок	р-н м. Нордкап	КОН (2 ТР, 2 ММ, 2 СКА)/?	1 АН	+ ТР 5000/ промах	
16.12.44 (16.30)	1 А-20(36 ап)	Маслов	ок	рейд Хонингсвога	ТР в порту	1 АН	+ ТР 4000/ промах	

Выводы по действиям МТА СФ

Анализ боевой деятельности минно-торпедной авиации СФ представляет значительный интерес, поскольку ей пришлось действовать в наиболее сложных по сравнению с торпедоносцами других флотов условиях — наличии мощной группировки ВМС противника, которая могла выделить для защиты своих коммуникаций значительное число кораблей, необходимости постоянной борьбы в воздухе с сильной истребительной авиацией противника, не говоря уже о суровых погодных-климатических условиях. В то же время имелись факторы, облегчавшие ее боевую деятельность, как то: стабильность сухопутного фронта, не требовавшего постоянного отвлечения сил на выполнение задач в интересах сухопутных войск, неизменность аэродромной сети, наличие достаточного количества целей для торпед.

К началу войны минно-торпедная авиация на Севере отсутствовала, тем не менее первая торпедная атака с воздуха

здесь состоялась на несколько месяцев раньше, чем на Балтийском и Черноморском театрах. В течение 1942 г. мощь МТА СФ наращивалась более быстрыми по сравнению с другими флотами темпами, в результате чего она произвела наибольшее число самолето-вылетов и смогла поразить две цели, а то время как коллеги из других флотов даже не смогли открыть боевой счет. Этот удачный дебют вкупе с резким возрастанием активности после формирования 24-го минно-торпедного полка уже на раннем этапе вызвал серьезную обеспокоенность германского военно-морского командования. Весной—летом 1943 г. оно предприняло целый ряд последовательных мер, в результате которых смогло временно свести наши успехи практически к нулю. Выход из ситуации удалось найти только в начале 1944 г., переходом от практики ударов небольших групп самолетов к проведению операций, в которых принима-

Общие показатели боевой деятельности МТА СФ

	1942 г.	1943 г.	1-я пол. 1944 г.	2-я пол. 1944 г.	Итого
Исходные данные					
число с/в торп.	98	368	243	168	877
число с/а торп.	39	134	120	81	374
число потеранных торп.	2	29	16	19	66
число месяцев в периоде	12	12	6	6	36
число пораженных целей	2	1	5	4	12
Расчетные данные					
Интенсивность полетов (среднемесячное кол-во с/в торп.)	8,2	30,7	40,5	28	24,4
Эффективность поиска (процент вылетов с атаками от общего числа)	40%	36,4%	49,4%	48,2%	42,6%
Успешность атак (кол с/а торп. на 1 пораженную цель)	19,5	134	24	20,2	31,2
Частота потер пр-ка (среднемес. число пораженных целей)	0,2	0,08	0,8	0,7	0,33
Эффективность защиты пр-ка (кол-во потеранных торп. на 1 пораженную цель)	1	29	3,2	4,75	5,5
Частота потер (число с/в торп. на 1 боев. потерю)	49	12,7	15,2	8,8	13,3

ли участие все ВВС Северного флота. В то же время следует признать, что главная ударная сила в этих операциях — небольшие группы низких торпедоносцев — продолжала стабильно не выполнять ставившиеся перед ними задачи. В сражениях первой половины 1944 г. им ни разу не удалось поразить торпедой транспорта противника, лишь однажды под удар случайно попал сторожевой корабль. В то же время участие в операциях многочисленных обеспечивающих групп позволяло избежать самолетам МТА тяжелых потерь от зенитного огня. Неожиданно большой успех имели высотные торпедоносцы, которые в течение полугодия произвели 46 самолето-атак по конвоям в море, сумев потопить три цели, в т.ч. два транспорта. В условиях массирования противником кораблей и судов в конвоях такой результат был вполне закономерен, но остался почти незамеченным штабом ВВС СФ. Выводы сделало только немецкое командование, которое с июля стало приурочивать проводки караванов к нелетной погоде.

Новая обстановка заставила штаб ВВС СФ вплотную заняться организацией ударов по главной ВМБ противника на театре — Киркенесу. Увы, уровень планирования этих операций оказался далеко не одинаков, а главное, они не имели конкретной оперативной цели. В конечном итоге если наша авиация и не потерпела в небе Киркенеса поражения, то ее успехи, во всяком случае, к середине лета 44-го прекратились. Завершающим аккордом стала операция «Вест». Успешность атак по сравнению с первым полугодием несколько возросла, но одновременно выросли показатели количества потеранных торпедоносцев на одну пораженную цель и на число самолето-вылетов (последний ухудшился почти в два раза). Число В,8 самолето-вылетов на одну потерю стало наихудшим результатом среди воюющих флотов (наихудший для КБФ — 14,4 во вторую половину 1944 г., для ЧФ — 14,3 в первую половину 1944 г.). Лишь общий успех наших Вооруженных Сил в операции сгладил горечь такой «победы».

Необходимо сказать пару слов и о минной войне ВВС СФ. Изучение вражеских документов не дает оснований уверенно

считать, что в результате нее пострадал хотя бы один корабль или судно. Главной причиной этого, безусловно, стало отсутствие на вооружении нашего флота неконтактных якорных мин. Неконтактные донные мины не могли применяться на театре из-за больших глубин даже под берегом, контактные якорные же с легкостью вытравливались противником. Наблюдение за нашими минными постановками значительно облегчалось тем обстоятельством, что все вражеские коммуникации пролегли вдоль побережья, на котором с весны — лета 1942 г. было развернуто множество наблюдательных постов. Скрытность постановок отсутствовала, и их траление не вызывало существенных затруднений. Наибольшее количество мин было выставлено весной 1944 г. в условиях полярной ночи, когда точность постановки не могла быть высокой по определению. Все эти факторы в сумме и привели к нулевому результату.

В заключение хотелось бы сказать несколько слов о летчиках. Общие данные по изменению их количественного состава представлены в таблице. Нас же особенно интересует статистика по пилотам, принимавшим участие в торпедных атаках. По нашим данным, в годы войны таких насчитывалось 97. В среднем это дает 3,85 атак на одного летчика. Из 97 пилотов 65 погибли или попали в плен (67%). 17 летчиков (17,5%) погибло в ходе своей первой же атаки. МТА СФ принадлежит и еще один печальный рекорд — из шести погибших в течение войны командиров частей и соединений минно-торпедной авиации на долю северных полков приходится четыре. Эти цифры говорят сами за себя.

Наибольшее количество атак к концу войны произвел подполковник А.Н. Волошин (16) и капитан К.Ф. Шкаруба (15), правда, только по девять атак было произведено ими с низкими торпедами. Наибольшее же число атак торпедами 45-36АН совершили ст. лейтенант В.П. Балашов (14) и капитан П.П. Гусев (12; кроме того, он совершил еще две атаки с применением торпед 45-36АВА). По девять атак совершили И.Я. Гарбуз, П.Я. Гнетов, О.П. Губанов, В.В. Пирогов, И.И. Поздняков и Г.Д. Попович. Трое из названных (Шкаруба, Балашов и Пирогов)

Движение летчиков минно-торпедной авиации СФ в годы войны

	Прибыло из ВУЗов	из др. частей и флотов	всего	боевые потери	Убыло небоевые потери	в др. части и флоты	всего
1-й год войны	-	-	-	-	-	-	-
2-й год войны	6	43	49	20	2	1	23
3-й год войны	32	50	82	27	3	12	42
4-й год войны	28	-	28	21	5	19	45
Всего	66	93	159	68	10	32	110

Примечание. * Подразумевается, что три экипажа, прибывших из ВВС КБФ в 1941 г. и шесть из ВВС ТОФ в начале 1942 г., влились в состав бомбардировочной авиации и стали торпедоносцами только после формирования 24-го мтап.

получили звание Героя Советского Союза. Вообще же самой высокой награды Родины были удостоены 17 авиатор 9-го гмтап и два 36-го мтап (еще четверо человек в этом полку получили звание Героя за боевые действия на Черном море). Стоит отметить, что восемь из 19 Героев награждались этим званием посмертно и только восемь дожили до дня Победы. С

учетом того, что семь из 12 пораженных торпедами целей приходится на массированные удары по конвоям, точно определить индивидуальную результативность летчиков практически невозможно. Остальные пять пораженных целей поровну делятся между И.Я. Гарбузом, Г.В. Ткачевым, В.Н. Киселевым, Е.И. Францевым и С.П. Батраковым.

Приложения к главе 5

Корабли и суда потопленные и поврежденные самолетами МТА СФ

Класс и название	Тоннаж, брт	Рез. атаки	Дата	Район	Сам. (полк)	Летчик (ведущий)	Боеприпас	Дополнительные данные
1. БДБ «F 243»		+	14.7.42	Хонингсвог	1 Ил-4	Балашов	ФАБ	+ 33, = более 100, груз боеприпасов
2. м/б «Сторе Билл» (норв.)	72 брт	+	19.7.42	Хонингсвог	2 Ил-4		ФАБ	
3. м/б «Ауд» (норв.)		+	19.7.42	Хонингсвог	2 Ил-4		ФАБ	
4. СКР «V 6113»		=	9.8.42	зап. Берлевога	2 Ил-4 (2 гсмап)	Гарбуз, Ткачев	45-36АН	затоплено МО, отбуксирован в Хонингсвог; позднее отремонтирован
5. ТР «Тора Элиза» (норв.)	721 брт	=	7.10.42	р-н Берлевога	2 Ил-4 (2 гсмап)	Гарбуз, Ткачев	45-36АН	торпеда не взорвалась
6. ТР «Левзее»	2624 брт	+	25.4.43	р-н Конгс-ф	5 Хэмп (24 мтап)	Киселев	АН	+ 11, груз угля
7. ТР «Феодосия»	3075 брт	=	10.5.43	р-н Перс-ф	5 А-20 (24 мтап)	(Адинсков)	ФАБ*	сел на грунт, впоследствии поднят
8. м/б «Модер-II» (норв.)	124 брт	=	27.11.43	р-н Тана-ф	1 А-20 (9 гмтап)	Пирогов	обстрел	загорелся
9. ТР «Анденес» (норв.)	863 брт	=	2.4.44	р-н о. Арней	1 А-20 (9 гмтап)	Францев	45-36АН	+ 2; отремонтирован после окон. войны
10. СКР «V 6109»		=/+	23.4.44	р-н Перс-ф	6 А-20 (9 гмтап)	(Гусев)	45-36АН	+ 17; потоплен ША при буксировке
11. СКР «V 6113»		+	11.5.44	р-н Конгс-ф	6 Ил-4 (9 гмтап)	(Волошин)	45-36АВА	+ 11, =21
12. ТР «Сольвикен» (норв.)	3502	+	25.5.44	р-н Тана-ф	6 Ил-4 (9 гмтап)	(Шкаруба)	45-36АВА	+ 3, груз разборных бараков и цемента
13. ТР «Диксие» (норв.)	1571	+	17.6.44	р-н м. Киббергнес	4 Ил-4, 6 А-20 (9 гмтап)	(Волошин, Литвинов)	45-36АВА	+ 1, =3, груз стройматериалов
14. ТР «Гертта» (заст., быв. фин.)	163	+	27.6.44	Киркенес	20 А-20 (9 и 36 ап)	(Литвинов, Обухов)	ФАБ	
15. ТР «Флорианполис»	6419	+	28.6.44	Киркенес	10 А-20 (36 мтап)	(Клячугин, Хамков)	ФАБ	поврежден ША 17.6.44
16. м/б «Кристие» (норв.)		+	23.8.44	Вардэ	24 А-20 (5 мтад)	(Гусев, Переверзев, Волюнкин, Сыромятников, Прокофьев)	ФАБ*	
17. м/б «Клиппен» (норв.)		+	23.8.44	Вардэ	то-же	то-же	ФАБ*	
18. м/б «Ливасбьер» (норв.)		+	23.8.44	Вардэ	то-же	то-же	ФАБ*	
19. ПЛБ ГСА «Фризенланд»		=	19.9.44	Билле-ф	1 А-20 (36 мтап)	Батраков	АН	приткнулось носом к отмели; не восстановлена до конца войны
20. ПЛМ «Зюдмеер»	8133	+	14.10.44	р-н м. Нордкин	5 А-20 (36 мтап)	(Волюнкин)	АН	в ТР попало 2 торпеды
21. МТЩ «Я 301»		+	16.10.44	р-н м. Киббергнес	10 А-20 (9, 36 мтап)	(Волюнкин, Сыромятников)	АН	+ 22
22. СКР «V 6111»		+	24.10.44	р-н Конгс-ф	9 А-20 (9, 36 мтап)	(Гусев, Лукашев, Новицкий)	АВА	+ 11
23. ПЛБ «MRS 26»		+	27.10.44	Хупс-ф	4 А-20 (9 гмтап), 9 А-20 (36 мтап)	(Волошин, Рукавицын)	ФАБ	

Примечание. * Уничтожены совместно со штурмовой авиацией.

Потери самолетов МТА СФ в 1941-1945 гг.

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
28.3.42	Ил-4 (2 ап)	оз. Ура-Губское	сбит ИА	БУ по СВ	ст. л-т Сидоров	плён (+2, 1 плён)
2.7.42	Ил-4 (35 ап)	р-н Банака	сбит ИА	БУ по аэр. Банак	м-р Крылов	+++
2.7.42	Ил-4 (2 ап)	50 км с-в Банака	сбит ИА	БУ по аэр. Банак	к-н Зубков	+++
7.7.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
9.7.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
9.7.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
9.7.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
10.7.42	Ил-4 (35 ап)	60 км сев. п-ва Рыбачий	= ЗА, сел на воду	БУ Вардэ	ст. с-т Керницкий	жив (+2)
14.7.42	Ил-4 (35 ап)	р-н м. Белокаменный (устье Кольского зал.)	= герм. ИА, затем своей ЗА, сел на воду	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Перегудов	жив
14.7.42	Ил-4 (35 ап)	70.30/32.50	отказ МЧ, упал в воду	БУ по ВМБ Хонингсвог	к-н Мурашов	+++
19.7.42	Ил-4 (35 ап)	Ло-фьорд	сбит ИА	БУ по КОН	к-н Ткачев	+++
19.7.42	Ил-4 (35 ап)	Ло-фьорд	сбит ИА	БУ по КОН	ст. л-т Долинов	+++
19.7.42	Ил-4 (35 ап)	Ло-фьорд	сбит ИА	БУ по КОН	ст. л-т Четвериков	+++
25.8.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
25.8.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
9.9.42	Ил-4 (35 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
15.9.42	Ил-4 (35 ап)	р-н м. Нордкап	сбит БО «Uj 1103»	удар по КОН	ст. л-т Хорев	+++
12.10.42	Ил-4 (2 ап)	р-н Перс-фьорда	сбит СКР «V 6108»	удар по КОН	л-т Ткачев	+++
12.10.42	Хэмп	аэр. Ваенга	авария при взлете	УТП	ст. л-т Макаревич	жив
(списан 30.4.43)	Хэмп	аэр. Ваенга	авария при посадке	УТП	к-н Киселев	жив
19.10.42	Хэмп	аэр. Ваенга	авария при посадке	УТП	к-н Киселев	жив
(списан 10.7.43)	Хэмп	аэр. Ваенга	отказ МЧ	УТП	м-р Шипилов	жив
1.11.42	Хэмп	аэр. Ваенга	отказ МЧ	УТП	к-н Гарбуз	+ (+1)
18.11.42	Хэмп	аэр. Ваенга	сбит ИА	УТП	л-т Дьяков	+++
2.12.42	Ил-4	аэр. Ваенга	на взлете	УТП	к-н Пискарёв	ранен (=4)
21.12.42	Хэмп	аэр. Ваенга	отказ МЧ	УТП	к-н Стоянов	+++
1.1.43	Хэмп	р-н Вардэ	сбит ИА	гк	ст. л-т Голубев	+++
12.1.43	Хэмп	оз. Тули-ярви	сбит ИА	БУ по ВМБ Киркенес	к-н Башлырков	+++
14.1.43	Хэмп	сев. Вардэ	сбит ЗА кор.	удар по КОН	к-н Трунов	+++
29.1.43	Хэмп	у поб. п-ва Рыбачий	= ЗА, сел на воду	удар по КОН	ст. с-т Малыгин	+ (+2, 1 плён)
29.1.43	Хэмп	р-н Берлевога	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Островский	жив (=2)
29.1.43	Хэмп	п-ва Рыбачий	= ЗА, разбит при посадке	удар по КОН	с-т Дятел	+++
31.1.43	Хэмп	70.40 / 31.10	отказ МЧ, упал в море	удар по КОН	ст. с-т Ватагин	+++
10.4.43	Хэмп	р-н Тана-фьорда	сбит ИА	удар по КОН	к-н Глушков	+++
10.4.43	Ил-4	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	к-н Киселев	+++
25.4.43	Хэмп	р-н Конгс-фьорда	сбит ЗА кор.	удар по КОН	ст. л-т Зайченко	плён (+3 плён, +1)
1.5.43	Хэмп	р-н м. Киббергнес	сбит ЗА кор.	удар по КОН	ст. с-т Гуторов	+++
7.5.43	Хэмп	р-н м. Маккау	сбит ЗА кор.	удар по КОН	л-т Мисняев	+ (+2)
23.5.43	Ил-4	Ура-губа	= ИА, сел на воду	удар по КОН	мл. л-т Макридин	+ (+1, =2)
1.6.43	Хэмп	р-н Ваенги	упал при возвр., возможно = ЗА	удар по КОН	к-н Макаревич	жив
23.6.43	Хэмп	у поб. п-ва Рыбачий	= ЗА, сел на воду	удар по КОН	м-р Шипилов	жив
4.7.43	Хэмп	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	мл. л-т Мартыанов	жив
4.7.43	Хэмп	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	к-н Балашов	жив
4.7.43	Ил-4	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	ст. л-т Агафонов	+
6.7.43	Ил-4	аэр. Федосеевка (р-н Кандалакши)	при вын. посадке зацепился крылом за дерево, упал в озеро	перевозка пассажиров	ст. л-т Агафонов	+
17.7.43	A-20B	р-н Лаксе-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Новаковский	+++
20.7.43	A-20B	вост. Вардэ	= ЗА, сел на воду	удар по КОН	к-н Гусев	жив (+3)
2.8.43	A-20B	р-н о. Кильдин	ошибка при пилотировании	УТП	мл. л-т Гнетов	жив (+1)
5.8.43	A-20B	р-н Конгс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Емельяненко	+++
10.8.43	A-20B	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	к-н Адинсков	жив (+2)
28.8.43	A-20Ж	р-н Перс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Китов	+ (+2, 1 плён)
6.9.43	A-20Ж	р-н м. Маккау	сбит ЗА	удар по КОН	ст. л-т Сарыков	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Конгс-фьорда	сбит ИА	удар по КОН	м-р Костыкин	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Вардэ	= ЗА и ИА, сел на воду	удар по КОН	к-н Островский	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Конгс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	л-т Васильев	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Конгс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Яковлев	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Конгс-фьорда	сбит ИА	удар по КОН	ст. л-т Малеев	+++
13.10.43	A-20Ж	р-н м. Киббергнес	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Величкин	+++
13.10.43	A-20Ж	р-н м. Киббергнес	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Макаревич	+++
13.10.43	A-20Ж	р-н м. Киббергнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Чужанков	+++
23.12.43	A-20Ж	аэр. Ваенга	разбит при взлете	УТП	ст. л-т Зайцев	жив
21.1.44	A-20Ж	Баренцево море	п/б/в	ок	мл. л-т Вартанов	+++
3.3.44	A-20Ж	р-н о-в Лилле-Эккерей	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Шебанов	+++
8.3.44	A-20Ж	Баренцево море	п/б/в	ок	мл. л-т Власенко	+++
17.3.44	A-20Ж	р-н Перс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Марков	+++
17.3.44	A-20Ж	р-н Перс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	л-т Мартыанов	+++

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
17.3.44	A-20Ж	р-н Перс-фьорда	сбит ИА	удар по КОН	мл. л-т Лысогорский	+++
17.3.44	A-20Ж	р-н Перс-фьорда	сбит ИА	удар по КОН	мл. л-т Чарнышев	+++
23.4.44	A-20Ж	р-н Перс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Гарбуз	+++
9.5.44	Ил-4	Баренцево море	п/б/в	ок	ст. л-т Перегудов	+++
11.5.44	A-20Ж	р-н м. Эккере	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Зайцев	+++
13.5.44	A-20Ж	аэр. Ваенга	разбит при посадке	УТП	мл. л-т Титов	жив
(списан 3.8.44)						
16.5.44	A-20В	у лоб. п-ва Рыбачий	= ЗА, сел на воду	удар по КОН	к-н Гусев	жив (=2)
24.5.44	A-20Ж	аэр. Ваенга	поломка шасси, разбит при посадке	УТП	ст. л-т Казаков	жив
25.5.44	Ил-4	р-н Тана-фьорда	сбит ИА	удар АВА по КОН	ст. л-т Евдокимов	+++
25.5.44	A-20Ж	р-н Тана-фьорда	сбит ИА и ЗА	удар АН по КОН	л-т Гнетов	+++
25.5.44	A-20Ж	р-н Тана-фьорда	сбит ИА и ЗА	удар АН по КОН	мл. л-т Рыбчинский	+++
25.5.44	A-20Ж	р-н Тана-фьорда	сбит ИА и ЗА	удар АН по КОН	мл. л-т Николаев	+++
26.5.44	Ил-4	р-н Перс-фьорда	сбит ЗА	удар АВА по КОН	мл. л-т Титов	+++
5.6.44	A-20Ж	с. Кузомень (р-н Поной)	отказ мотора, разбит при вын. посадке	перелет	л-т Бучненко	жив
28.6.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	к-н Хамков	плен (1 плен, +1)
4.7.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	к-н Клячугин	+++
4.7.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ИА	БУ по порту	л-т Юрченко	+++
17.7.44	A-20Ж(36 ап)	Пумманки	= ИА, сгорел	БУ по порту Киркенес	м-р Прокофьев	жив (=2)
17.7.44	A-20Ж(36 ап)	Пумманки	= ИА, сгорел	БУ по порту Киркенес	л-т Николаев	жив (+1, = 1)
17.7.44	A-20Ж(36 ап)	Пумманки	= ИА, разбит при посадке	БУ по порту Киркенес	л-т Чамара	жив (+1, = 1)
20.7.44	Ил-4	Коль. зал.	отказ МЧ, упал в воду	УТП	мл. л-т Бондаренко	+++
21.7.44	A-20Ж(36 ап)	с. Губа Средняя	отказ МЧ	УТП	мл. л-т Таров	+++
6.8.44	A-20Ж	Коль. зал.	отказ МЧ	УТП	мл. л-т Попов	+++
17.8.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Сорока	+++
17.8.44	A-20Ж(36 ап)	Пумманки	= ЗА, списан после посадки	БУ по порту Киркенес	м-р Обухов	жив
17.8.44	A-20Ж	р-н Пумманки	= ИА, сел на воду	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Штемонитян	жив (+1)
17.8.44	Ил-4	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Козлов	+++
17.8.44	Ил-4	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	ст. л-т Поздняков	+++
15.9.44	A-20Ж	Баренцево море	п/б/в	ок	ст. л-т Францев	+++
16.9.44	A-20Ж	р-н о. Иельмсей	сбит ЗА	ок	ст. л-т Литвак	+ (+2, 1 плен)
23.9.44	A-20Ж(36 ап)	прол. Квалей-сунн (юж. Хаммерфеста)	п/б/в — сбит ЗА	ок	л-т Батраков	+++
27.9.44	A-20Ж(36 ап)	р-н Вадсе	сбит ИА	БУ по порту Вадсе	к-н Протас	плен (+ 3)
11.10.44	A-20Ж(36 ап)	Баренцево море (36 ап)	п/б/в — отказ МЧ — падение сам. в море без боев. воздействия наблюдалось с кор. пр-ка	ок	мл. л-т Василенко	+++
12.10.44	A-20Ж	р-н Берлевог	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Колбаса	+++
14.10.44	A-20Ж(36 ап)	устье Порсангер-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	л-т Вельдский	+++
16.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н Хаммерфеста	п/б/в — сбит ТЩ «М 326»	ок	ст. л-т Бойко	вернулся с оккупированной территории в 1945 г., +2
16.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н м. Скальнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Попруженко	+++
16.10.44	A-20Ж	р-н м. Скальнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Злобин	+++
16.10.44	A-20Ж	р-н м. Скальнес	сбит ИА	удар по КОН	мл. л-т Коновальчик	+++
16.10.44	A-20Ж	р-н м. Кибергнес	сбит ЗА	удар по КОН	п/п-к Сыромятников	+++ (возможно 1 плен)
16.10.44	A-20Ж	р-н м. Кибергнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Храмов	+++
16.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н м. Кибергнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Мацаев	+++
16.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н м. Кибергнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Заводчиков	+++
21.10.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Байрак	+++
21.10.44	A-20Ж	Киркинес	сбит ЗА, сел в р-не оз. Саари-ярви (р-н Линахамари)	БУ по ВМБ Киркенес	ст. л-т Губанов	+++
23.10.44	A-20Ж(36 ап)	Баренцево море	п/б/в	ок	л-т Нагуляев	+++
24.10.44	A-20Ж	р-н Конгс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Лукашев	+++
24.10.44	A-20Ж	р-н Конгс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Абрамов	+++
24.10.44	A-20Ж	р-н Конгс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Писаренко	плен (+2)
24.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н Конгс-фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	л-т Юрченко	+++
26.10.44	A-20Ж(36 ап)	Варангер-фьорд	= ЗА, сел на воду	БУ по кор. в Тана-ф	л-т Николаев	жив
29.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н Тана-фьорда	сбит ИА	БУ по кор. в Тана-ф	мл. л-т Ладыгин	+ (3 чз на парашютах к корв.)
19.12.44	A-20Ж	15-20 км ю-в оз. Средне-Ваенгское	столкн. в воздухе	УТП	мл. л-т Колохов	+++
30.12.44	A-20Ж(36 ап)	Щук-озеро	катастрофа	УТП	к-н Хрылов	+++
2.2.45	A-20Ж(36 ап)	Баренцево море	п/б/в	поиск ПЛ	л-т Моисеев	+++

Примечание. В случае если название части не указано, потерянный самолет принадлежал 24-му мтап (9-му гмтап).

ГЛАВА 6. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА В ВОЙНЕ С ЯПОНИЕЙ

В течение всего межвоенного периода Япония не переставала фигурировать в наших оперативных планах в качестве основного вероятного противника на Дальнем Востоке. И если количественный и качественный состав Красной Армии и ее ВВС примерно соответствовал противостоящей группировке японцев, то на море мы отставали настолько, что «догнать и перегнать» Страну восходящего солнца не могли даже в отдаленной перспективе.

К началу 30-х годов Япония имела небольшую, но хорошо вооруженную сухопутную армию и весьма солидный военно-морской флот, в который входило 10 линкоров, 3 авианосца, значительное число крейсеров, эсминцев и подводных лодок. Опираясь на его мощь, японцы в 1931 г. оккупировали Манчжурию, а в начале 1932 г. спровоцировали вооруженный конфликт в Шанхае. Нашим ответом стало создание в апреле того же года Морских сил Дальнего Востока. 11.1.1935, после принятия энергичных мер по увеличению их состава, силы были переименованы в Тихоокеанский флот (ТОФ).

Входившим в их состав Военно-воздушным силам отводилась совершенно особая роль. При скудности отпускаемых на строительство флота в то время средств ситуация на Дальнем Востоке усугублялась полным отсутствием кораблей дерево-люционной постройки, которые в то время составляли костяк Балтийского и Черноморского флотов, и крайней слабостью местной судостроительной базы. В этих условиях потенциальная возможность решения главных задач ТОФ того времени — обороны морских подступов к Владивостоку и содействия Красной Армии в Приморье — могла быть достигнута в короткие сроки только за счет массового строительства подводных лодок типа «М» VI серии, реданных торпедных катеров типа «Г-5» и развертывания сильной морской авиации. Поэтому не случайно, имея 53 боевых самолета на начало 1933 г., ВВС ТОФ к январю 1936 г. насчитывали 446 машин, а спустя четыре года — уже 667 (для сравнения: ВВС КБФ — 514, ВВС ЧФ — 457).

Поскольку в составе японского ВМФ имелось большое количество крупных надводных кораблей, наращиванию торпедоносной составляющей ВВС ТОФ уделялось большое внимание. В августе 1938 г. на базе трех ударных эскадрилий 25-й авиабригады создали 4-й мтап. В течение первой половины 39-го полк полностью перевооружился на ДБ-3Т выпуска завода в Комсомольске-на-Амуре. Тем не менее, одного полка пятиэскадрильного состава считалось недостаточно, чтобы противостоять японскому флоту, и в марте 1941 г. на базе двух эскадрилий 4-го мтап и двух отдельных бомбардировочных эскадрилий началось формирование 50-го смешанного бомбардировочного полка. Три из четырех его эскадрилий являлись торпедоносными, восстановление же эскадрилий в 4-м мтап произошло в течение недели с начала Великой Отечественной войны.

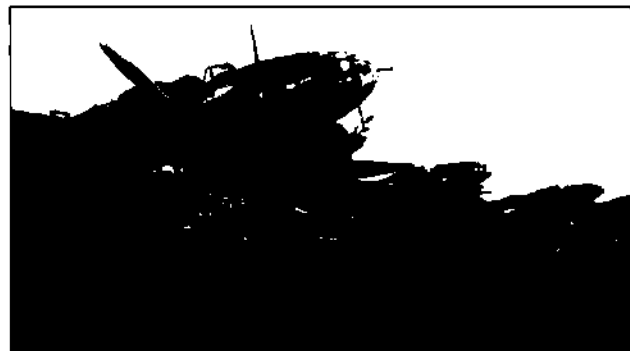
С мая 1941 г. в ВВС ТОФ начали поступать машины типа ДБ-3Ф. В мае их подали три штуки, в июне-июле — 12, в августе и сентябре — по пять, в ноябре — четыре и в январе 1942 г. — три. Это позволило перевооружить на них две эскадрильи 4-го мтап и довести общее число ДБ-3/ДБ-3Ф в ВВС ТОФ к декабрю 1941 г. до 111 машин. Данное число превосходило аналогичный показатель трех воевавших флотов, вместе взятых. Там из-за тяжелых боевых потерь минно-торпедные части значительно поределели, и им с октября пришлось перейти на трехэскадрильные штаты. В ВВС ТОФ это мероприятие пришлось на февраль 1942 г. Естественно, никто не собирался сокращать с таким трудом сформированные эскадрильи. В результате на свет появился новый, 49-й минно-торпедный авиаполк. Наконец, в апреле ВВС Красной Армии передали в состав авиации ВМФ 14-й дальнебомбардировочный полк, располагавший 34 ДБ-3Б. Поскольку часть с таким номером в

составе ВВС ТОФ уже имелась, новый полк у моряков получил 52-й номер. Таким образом, к середине ноября 1942 г. в составе ВВС ТОФ наблюдалась следующая картина: в составе четырех полков и эскадрилий 3-го запасного авиаполка на лицо имелось 126 Ил-4 и ДБ-3Б. С начала войны 11 машин было потеряно в результате летных происшествий (за гибель 11 мая 1942 г. двух ДБ-3 с экипажами был снят с должности командир 4-го мтап подполковник Ведмеденко; впоследствии он стал командиром 24-го мтап ВВС СФ и погиб в марте 43-го) и такое же количество Ил-4 было передано в состав воюющих флотов (шесть — полусэскадрилья капитана Поповича — в состав СФ и пять в состав Особой морской авиационной группы).

Следующие 13 самолетов погибли в авариях и катастрофах между ноябрем 1942 г. и январем 1944 г. Организационных изменений 1943 г. не принесли, за исключением одного — приказом НК ВМФ №0863 от 13 ноября в состав 2-й минно-торпедной авиадивизии имени Н.А. Острякова (так с июня стала называться 29-я авиабригада) включили 52-й полк, исключив 50-й. Последнему предстояло стать единственной частью ВВС ТОФ, вооруженной колесными самолетами-разведчиками. 52-й полк с этого момента становился минно-торпедным, что обуславливало соответствующее дооборудование самолетов и подготовку летного состава.

В 1944 г. и предшествовавшие войне месяцы 1945 г. особых изменений в минно-торпедных частях не произошло. В происшествиях погибло примерно восемь машин, но именно такое количество Ил-4 удалось получить от 126-го завода (еще десять Ил-4 прибыли с завода в течение второй и третьей декад августа 1945 г.). В результате к 10.8.1945 в составе 2-й мтад имелось 68 ДБ-3 (еще 10 ДБ-3 в ремонтных мастерских) и 25 Ил-4, причем один Ил-4 уже был потерян в боевых действиях 9 августа. Точных цифр о состоянии материальной части нет, но можно не сомневаться, что все ДБ-3Т и их моторы прошли по несколько капитальных ремонтов.

Трудно сомневаться в том, что в ГМШ и Управлении ВВС ВМФ понимали плохое качественное состояние ударной составляющей тихоокеанской авиации, но все же меры по ее усилению оказались недостаточными и запоздалыми. Только 14 июля Нарком ВМФ отдал приказ №00141, которым предписывалось передислоцировать закаленный в боях 36-й минно-торпедный полк ВВС СФ на Дальний Восток. На самом деле мероприятия по перебазированию начались еще 6 июля, когда первые 11 А-20Ж вылетели в Москву, но времени все равно не хватило, чтобы к началу войны полк прибыл на берега Тихого океана. Дело в том, что к моменту начала перебазирования в полку имелось всего 12 «Бостонов», а недостающие самолеты (19 машин) летчикам предстояло получить в Моск-



Подвеска торпеды под Ил-4 4-го мтап ВВС ТОФ

Боевой и численный состав 2-й мтад на 10.8.1945 г.

Дивизии ВВС ТОФ	Части и подразделения	Аэродром базирования	Самолеты	Экипажей всего/ боеготовые экипажи
2-я мтад	управление	Романовка	1/1 Ил-4	2/2
	4-й мтап	Романовка	24/23 Ил-4, 12/11 ДБ-3	34/34
	49-й мтап	Ново-Нежино	22/19 ДБ-3, 46/44 А-20	29/10
	52-й мтап	Сергеевка	34/31 ДБ-3	32/26

ве. Перелет из Москвы в Романовку продолжался с 21 июля по 17 августа. К вечеру этих суток на названном аэродроме сосредоточилось 27 А-20Ж. На следующий день они совершили единственный боевой вылет, на чем их участие в войне и закончилось. Другой частью, имевшей «Бостоны», оказался 49-й полк, куда в июле подали сразу 46 машин. Из-за позднего поступления матчасти их освоение к началу войны находилось в самом разгаре, и только к 18 августа удалось закончить переучивание 17 летчиков.

Боевая подготовка летчиков минно-торпедной авиации велась довольно интенсивно на протяжении всей войны, но ее не стоит переоценивать. Дело в том, что ВВС ТОФ являлись горячим резервом действующих флотов для пополнения их опытным личным составом. Недостатка желающих принять участие в войне с фашизмом не наблюдалось, и по мере необходимости командование удовлетворяло рапорта опытных летчиков, отправляя их в действующую армию на должности командиров звеньев, командиров звеньев — на должности командиров эскадрилий и т.д. Достаточно сказать, что в течение войны на базе командных кадров минно-торпедной авиации ТОФ были развернуты 35, 36 и 51-й мтап, были закрыты многочисленные вакансии в остальных частях. Справедливости ради надо заметить, что в 1943 г. на Тихий океан было переведено несколько летчиков с боевым опытом. Вернулся из своей «командировки» на Север майор Г.Д. Попович, ставший помощником командира 4-го мтап. С Черного моря прибыли майор Ф.М. Чумичев, капитаны Ф.Д. Козырин, М.А. Бесов и И.Н. Василенко. С ноября 44-го 52-й мтап возглавил бывший командир 5-го мтап ВВС ЧФ подполковник М.И. Буркин. Без сомнения, опыт фронтовиков позволил сделать боевую подготовку более качественной. И все же состояние кадров минно-торпедной авиации к началу Советско-японской войны было далеко не идеальным. Весьма показательно, что на 149 самолетов МТА имелось всего лишь 97 экипажей, включая 25 учебных. 61 экипаж мог летать в сложных метеословесиях, но только 53 в условиях темной ночи и 41 — за облаками вне видимости земли. Ни один экипаж не успел закончить овладение «Бостоном». В результате краткосрочная кампания на Дальнем Востоке стала последней военной акцией, в которой массово применялся торпедоносец-бомбардировщик Ильюшина.



Японские суда, потопленные ВВС ТОФ в Расине

Директивой Наркома ВМФ, датированной еще 1944 г., на случай войны перед Тихоокеанским флотом ставился целый ряд задач, из которых минно-торпедная авиация могла привлекаться к нарушению коммуникаций в Японском море и разрушению корейских портов Юки, Расин и Сейсин. Ожидалось, что через эти гавани противник попытается снабжать приморский фланг своих войск и действовать у наших баз. Сохранялась и задача отражения десанта противника на советское побережье, хотя реально решать ее не пришлось.

Бомбардировка портов началась около 2 часов ночи 9 августа — спустя два часа после начала войны с Японией. На отсрочку повлиял начавшийся сильнейший тропический ливень. Многочисленные ударные группы, высланные от различных частей, распались, на цель выходили отдельные звенья и экипажи, а один Ил-4 пропал без вести. Первыми свой бомбовый груз на Юки сбросили 12 МБР-2 115-го мтап. Спустя десять минут 15 Ил-4 4-го мтап атаковали портовые сооружения в гавани Расина, а в 02.15 18 ДБ-3 52-го мтап начали бомбометание по объектам в Сейсине (корабли в двух последних портах обнаружить не удалось). Удары растянулись по времени примерно на полтора часа и сопровождались нарастающим зенитным огнем с земли. По донесениям экипажей и последующей воздушной разведки, в районе порта Расин наблюдалось четыре крупных очага пожара. Точно определить нанесенный противнику урон не представлялось возможным.

Тем не менее из японских данных следует, что ущерб от налетов все-таки был, и немалый. Хотя в Расине осветительные бомбы были сброшены в восточной мелководной части гавани, где судов не было, часть бомбардировщиков бомбила заднюю часть. Повреждения от близких разрывов получили транспорта «Мукахи-Мару» (6886 брт; повреждена кормовая часть), «Эдамицу-Мару» (6872 брт), «Ходзугава-Мару» (875 брт), «Икуцу-Го-Мару» (1398 брт; село на грунт) и «Ракудзан-Мару» (2104 брт), причем на последнем, видимо, возник пожар, после чего оно было оставлено экипажем. Загорелся и располагавшийся в центре гавани причал №2, у которого стояли пришвартованными пять судов. Транспорта ушли с места стоянки на внутренний рейд, чем загромождали выход из гавани, что впоследствии обернулось для японцев весьма негативными последствиями. В Сейсине серьезные повреждения получил пароход «Тэнсё-Мару» (3035 брт). Днем он перешел в Расин, причем в 4 милях от порта подорвался на американской донной мине, но сумел сохранить ход.

С наступлением рассвета эстафета ударов по портам перешла к штурмовой и бомбардировочной авиации, в то время как части 2-й мтад переключились на коммуникации противника. Особенность этих действий заключалась в том, что одновременно практиковались и удары по данным воздушной разведки, и «свободная охота». Такая «эклектика» стала результатом неудовлетворительной организации боевого управления, не учитывавшей весь предыдущий опыт, накопленный в ходе Великой Отечественной войны. Конкретно это заключалось в следующем: самолеты-разведчики 50-го орап и 16-го омрап поддерживали связь только со штабом ВВС ТОФ. Последний, по мере необходимости и желания, «спускал» полученные сведения в штаб минно-торпедной дивизии и одновременно ставил задачи на удары. На основании этой, зачастую неточной и неполной информации, штаб дивизии разрабатывал планы ударов, которые затем утверждал по телефону в штабе ВВС ТОФ. Посылка самолетов для доразведки цели либо наведения ударных групп



Торпедоносец Ил-4 4-го мтап в полете, 9.8.1945 (фото из архива Г.Ф. Петрова)

штабом дивизии не практиковалась, впрочем, командование ВВС этого и не требовало. Чего оно требовало, так это посылки пар или звеньев торпедоносцев на «свободную охоту», что производилось одновременно и в тех же районах, где велась воздушная разведка. При изучении опыта Советско-японской войны такая организация была признана крайне неудачной, а сами результаты действий минно-торпедной авиации на коммуникациях противника — неудовлетворительными.

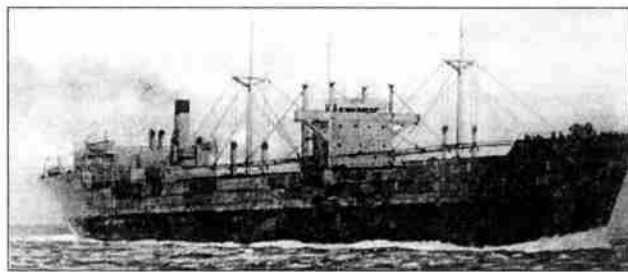
Вернемся к фактическому ходу событий. Первый из двух взлетевших на рассвете 9 августа «охотников» 49-го мтап вернулся ни с чем, второму удалось обнаружить противника (железнодорожный паром «Цусима-Мару»), но из-за неправильных действий штурмана подвешенная под фюзеляжем торпеда долго не сбрасывалась, а на третьем заходе на цель упала в море случайно. К этому моменту в штаб дивизии поступили первые данные воздушной разведки. На основании их около полудня атаке двух Ил-4 подвергся обнаруженный разведчиками сторожевик. По наблюдениям экипажей, одна торпеда прошла за кормой, а вторая — под судном. Причиной этого могла быть как неисправность, так и слишком большая установка глубины хода, которая, подобно тому как это было летом 41-го на Западных театрах, делалась из расчета на линкоры и крейсера противника. Исходя из японских материалов, можно прийти к выводу, что атаке подвергся сторожевой корабль №82*, вышедший в море для поиска и спасения уцелевших с транспорта «Расин-Мару» (5462 брт; на борту находилось 1151 военнослужащий и 35 членов экипажа), потопленного в предыдущий день американской субмариной «Парго».

Наконец в 13.50 поступил приказ об атаке целого конвоя, идущего вдоль корейского побережья на юг. По всей вероятности, это был караван Ниигата — Расин, который, получив известие о начале войны с СССР, повернул в Гензан. Несмотря на то, что в тот момент перед тремя минно-торпедными полками дивизии не стояло других задач, командир дивизии генерал-майор П.И. Сучков счел необходимым выделить лишь пару самолетов от 49-го мтап. Пройдя по маршруту до южной границы советской операционной зоны, пара не обнаружила врага, но ведущий лейтенант Никонов решил продолжить полет. Караван удалось настигнуть в районе мыса Дзюсин. В его состав входили три транспорта — два по 4000—5000 т, головной — 12 000 т, охранение — два «эскадренных миноносца». В 16.54 ДБ-3 сбросили торпеды по головному судну с дистанции 3—4 каб и вскоре экипажи наблюдали взрывы обеих торпед при попадании в цель. Реально конвой составляли транспорт «Дайто-Мару» (6859 брт), два судна типа «2Е» (около 900 брт, 1943—1945 гг. постройки), парусная шхуна и два сторожевика. Нес-

мотря на то что с момента объявления войны прошло уже более 12 часов, на японские корабли оказались застигнуты врасплох. «Дайто-Мару» получил огромную пробоину и начал тонуть. Сторожевики попытались отбуксировать судно в порт Дзюсин, но, не дойдя до него 2 миль, транспорт затонул. Вместе с ним на дно пошло имущество эвакуированной из метрополии авиационной школы, в том числе 10 планеров.

Почти в это же время должна была состояться атака обнаруженной еще в 11.45 пары японских «эсминцев». Для их уничтожения с аэродрома Ново-Нежино вылетело три пары ДБ-3 49-го мтап (еще одна не смогла взлететь из-за плохой подготовки самолетов). Как и в предыдущем случае, расчетное место нахождения противника было определено неверно. Ведущий командир полка майор Тишин распорядился группой на пары и приказал вести поиск самостоятельно. Две из них вскоре повернули на базу, но пара капитан Андрущенко — лейтенант Рыбкин в 18.50 южнее Дзюсина обнаружила противника, причем в этот момент оба «эсминца» осуществляли конвоирование транспорта. Почти наверняка это были тонущий «Дайто-Мару» и сопровождавшие его сторожевики.

Андрущенко, правильно оценив обстановку, принял решение атаковать конвой с двух сторон, для чего ему следовало перейти на другой борт конвоя. То, что произошло дальше, докладывалось обоими летчиками совершенно по-разному. Самолеты атаковали, ведомый, возможно, несколько раньше, чем это следовало по замыслу ведущего. На этот раз, не сомневающиеся во враждебных намерениях красноречивых машин, японцы открыли плотный и точный огонь с дистанции 5—6 миль. Самолет Рыбкина получил несколько осколочных попаданий, в том числе в один из моторов. Легко ранен был воздушный стрелок Коляровский. Самолет стал терять высоту, и Рыбкину пришлось сбрасывать торпеду с дистанции 10—12 кабельтовых, без какой-либо надежды на успех. Увидев произошедшее с ведомым, Андрущенко от атаки отказался и повернул на базу. Прилетев первым, он доложил, что атака сорвалась по вине Рыбкина, который самовольно начал атаку и был сбит. Когда ведомый вернулся в Ново-Нежино и доложил, что действовал строго по приказам с ведущего самолета, началось расследование. Андрущенко заподозрили в трусости, тем более что показания членов его экипажа сильно различались, а журнал радиосвязи, где должны были фиксироваться все переговоры с ведомым, не велся. В конечном итоге рас-



Судно «Дайто-Мару» (6859 брт) — первый успех тихоокеанских торпедоносцев



Попадание торпеды в японское судно, атакованное лейтенантом Никоновым из 49-го мтап 9.8.1945

* По западной классификации — фрегат, дословно с японского «кайбокан» — сторожевой корабль (кай-бо — море-охрана).

следования «спустили на тормозах», а обоих летчиков представили к наградам.

С наступлением темноты минно-торпедные полки вновь переключили на удары по портам. Точнее, удару с горизонтального полета подвергся только Расин, поскольку в Юки уже не оставалось достойных внимания целей, а в Сейсине суда, по данным разведки, отсутствовали. Между 21.13 и 21.18 удар по порту нанесли 18 ДБ-3 52-го мтап и 19 Ил-4 4-го мтап, сбросившие 90 ФАБ-500, 35 ЗАБ-100 и 35 САБ-100. Высота бомбометания находилась в пределах 2000–2500 м. Несмотря на сравнительно большую высоту и темноту, скрывшую цель, летчики каждого из полков доложили о потоплении транспорта (4-го мтап — транспорта в 5000–6000 т, 52-го мтап — в 10 000 т). В реальности прямым попаданием бомбы был тяжело поврежден транспорт «Эримо-Мару» (6891 брт), близкими разрывами — «Авакава-Мару» (6925 брт; пожар), «Кари-Го» (3111 брт), «Ходзугава-Мару» (875 брт) и портовый буксир. Кроме того, попадание бомбы вызвало взрыв берегового минного склада, от которого пострадал сухогруз «Эппо-Мару» (6873 брт; 2 убитых и несколько раненых на борту). В результате продолжавшихся в течение всего дня и ночи воздушных ударов порт все больше походил на корабельное кладбище. Шесть находившихся здесь батарей зенитной артиллерии не могли защитить суда, в связи с чем японское командование на следующий день приняло решение срочно эвакуировать базу. С утра 10-го числа все уцелевшие транспорты получили приказ уйти в южные порты. Его смогли выполнить только семь судов, причем два из них на выходе из акватории подорвались на американских минах и погибли. Оставшаяся пятерка («Авакава-Мару», «Тацухару-Мару», «Самаранг-Мару», «Мукахи-Мару» и «Ходзугава-Мару») прорвалась через минную блокаду и взяла курс на юг. Помимо них в море находился еще ряд кораблей и судов. Многим из них в течение дня предстояло стать целями для рывкавших над коммуникациями торпедоносцев.

С утра 10 августа боевые действия закипели с новой силой. Этот день стал не только наиболее активным в истории не слишком продолжительной Советско-японской войны, но и одним из наиболее примечательных во всей карьере нашей минно-торпедной авиации.

С рассветом на разведку прибрежной коммуникации Юки — мыс Болтина вылетели многочисленные самолеты-разведчики. Пока они искали цели, командование ВВС ТОФ потребовало от штаба 2-й авиадивизии иметь в воздухе постоянно не менее пары «охотников». Первая же пара ДБ-3 49-го мтап (ведущий капитан Воронин) обнаружила в 07.50 на полпути из Сейсина в Расин транспорт в охранении «эсминца». Им являлся пароход «Тика-Мару» (1146 брт), тяжело поврежденный нашими пикировщиками в Сейсине и теперь переведившийся в Расин для затопления в качестве брандера. Буксировщиком, по всей вероятности, являлся сторожевик №82, которому еще предстоит сыграть заметную роль в последующих событиях. Еще утром сторожевик прекратил поиск людей с «Расин-Мару» (никого найти так и не удалось) и был отозван для буксировки брандера. Грамотно произведенная атака увенчалась успехом — не имевшее хода судно отвалилось на дно. После данного успеха в воздухе в первой половине дня поднималась еще пара и звено ДБ-3 от 49-го мтап. Все они имели контакты с одиночными судами противника, но повторить успех Воронина им не удалось. Напротив, атака в 10.14 обернулась потерей экипажа мл. лейтенанта Хомутникова. Стоявший у берега пароход удалось атаковать с малой дистанции, но каково было же удивление ведущего ст. лейтенанта Куренкова, когда он увидел след торпеды, якобы прошедшей под транспортом (по-видимому, точно направленная в судно торпеда не взорвалась или зарылась в грунт у цели). В следующую минуту выяснилось, что ведомый торпедоносец исчез. Как оказалось, объектом атаки было каботажное судно «Киндзан-Мару №6» (873 брт). В предыдущие сутки оно получило повреждения при налете нашей авиации на Сейсин, утром покинуло порт, но на

переходе у него отказал двигатель, после чего оно стало на якорь у берега. Поскольку члены экипажа и зенитчики оставались на борту, неудивительно, что они приложили все силы, чтобы отразить атаку. Ее результат вызвал у наших штабистов подозрение, что противник специально расставил вдоль побережья суда-ловушки, задачей которых является попытка вызвать на себя атаку самолетов и постараться их сбить.

Тем временем начали поступать сообщения от разведчиков. В 07.40 «Каталина» 16-го омпла обнаружила северо-восточнее м. Болтина крупный транспорт «предположительно с войсками». Вскоре разведчику приказали вести непрерывное наблюдение за целью, одновременно осуществляя работу радиацией «на привод», т.е. в качестве радиомаяка, на который можно было бы наводить радиополукомпас ударных самолетов. После некоторого замешательства (штаб ВВС ТОФ с небольшим интервалом по времени поставил перед 2-й мтад несколько задач, не определив порядок их выполнения) задачу на уничтожение транспорта поставили перед 52-м мтап. Штаб полка смог поднять в воздух тройку торпедоносцев только в 13.30, причем о том, что разведчик (к тому времени на смену первой прибыла вторая «Каталина») работает «на привод», ведущий тройки не знал. В заданной точке цель обнаружить не удалось, и звено приступило к свободному поиску. Незадолго до 16 часов в районе м. Болтина группа обнаружила одиночное судно водоизмещением в 5000–6000 т, которое шло курсом на север. Звено лейтенанта Печеника продемонстрировало хорошо отработанные в ходе учений атак навыки. С дистанции 900–1000 м они сбросили торпеды по не маневрировавшему и не отстреливавшемуся судну и, по докладу, добились двух торпедных попаданий. На их глазах цель скрылась под водой. Можно предположить, что жертвой стал пароход «Иссин-Мару» (1448 брт). Он совершал одиночный переход и доложил об атаке авиацией, после чего связь с ним прервалась. Лишь 12 августа в миле от берега были обнаружены обломки судна, которые признали принадлежавшими «Иссин-Мару». Все находившиеся на его борту — 33 гражданских моряка и 24 военных — были признаны пропавшими без вести. К сожалению, дата обнаружения обломков прочно укрепились в японской литературе в качестве даты гибели судна, что в течение длительного времени препятствовало правильному определению результатов атаки звена Печеника.

Эта случайная победа штаб дивизии не удовлетворила. По его требованию 52-й полк до заката солнца последовательно поднял в воздух еще две пары торпедоносцев. Хотя на этот раз ведущие знали, что им следует наводиться на приводную радиостанцию, неотработанность этого приема, а возможно, и проблемы технического характера сделали поиск безуспешным. Как и звено Печеника, они приступили к самостоятельной охоте, которая увенчалась успехом только частично: цели обнаружить удавалось, а вот результативно атаковать их — нет. По всей вероятности, в обоих эпизодах фигурировали японские транспорты, уходившие из Расина, а об атаке на «Мукахи-Мару» мы упомянем ниже. В завершении истории об обнаруженном, но так и не атакованном войсковом транспорте следует сказать, что вторая из посланных «Каталин» около 19 часов сообщила, что прекращает наблюдение за судном, но на базу так и не вернулась. Ее судьба остается невыясненной и по сей день.

Наиболее крупный боевой эпизод дня последовал вслед за сообщением самолета-разведчика, переданном в штаб 2-й мтад командованием ВВС ТОФ в 09.24. Полученный одновременно приказ гласил: «Торпедной атакой уничтожить 11 транспортов, вышедших в 8 ч 00 мин из порта Расин в кильватере по направлению на юг». Текст сообщения указывал, что разведчику удалось обнаружить конвой, но впоследствии выяснилось, что на самом деле речь шла о нескольких одиночных судах, обнаруженных в данном районе. В конвой они «объединились» только в интерпретации штабных операторов. Нельзя не обратить внимания и на второй важный момент: с момента обнаружения судов самолетом 50-го омпла до постановки задачи штабу

дивизии прошло полтора часа. Еще более двух часов ушло на составление плана группового вылета, утверждение его в штабе ВВС и подготовку самолетов. Наконец в 11.45 с аэродромов Романовка и Ново-Нежино в воздух начали подниматься торпедоносцы. Их было 13 — четыре ДБ-3 от 49-го мтап и девять Ил-4 от 4-го мтап и управления дивизии. Еще два ДБ-3 не смогли подняться в воздух из-за неисправностей. Удар обеспечивали три ДБ-3-дымзавесчика и один Ил-4 — фоторазведчик. Вскоре в прикрытие ударного эшелона вступила шестерка Як-9 38-го иап. Только в 13.30, т.е. спустя 5,5 часов после обнаружения, группа прибыла в расчетную точку у мыса Казакова (ныне м. Орандан). Неудивительно, что вместо конвоя из 11 судов в районе находилось лишь три одиночных парохода, причем самый северный, обнаруженный непосредственно у мыса Казакова, являлся все тем же стоявшим на якоре «Киндзан-Мару».

Поскольку транспорта находились на значительном расстоянии друг от друга, ведущий группы помощник командира 2-й мтад подполковник Казаков приказал разомкнуться парами, а каждому из дымзавесчиков — поставить завесу у своей цели. Наибольшее внимания удостоился «Киндзан-Мару». Его атаковали три пары (две 49-го мтап и одна 4-го мтап), а также сам Казаков. ДБ-3 сбросили свой груз мимо — им помешала неудачно поставленная завеса. Впрочем, это мало повлияло на конечный результат, так как точно прицеленные торпеды «илов» прошли под целью и взорвались на берегу.

Среднее судно — «Мукахи-Мару» (6886 брт) — попыталось торпедировать другая пара 4-го мтап, однако из-за сильного зенитного огня сброс был осуществлен с дистанции 7 кабельтовых, и подводные снаряды прошли за кормой. Судно вышло из Расина в около половины восьмого утра и было битком набито беженцами. Несмотря на то что от торпедной атаки ему удалось уклониться, дали знать о себе бомбовые повреждения, полученные в порту. По-видимому, в результате попытки развить максимальную скорость и резко маневрировать поврежденная энергетическая установка транспорта отказала. «Мукахи-Мару» потеряло ход и вскоре приткнулось к берегу южнее мыса Казакова. Пока судно находилось на мели, его атаковала пара самолетов 52-го полка, но ей, как и предшественникам, не удалось добиться успеха.

Последняя группа в составе четырех Ил-4 атаковала головной транспорт водоизмещением в 4000—5000 т. Несмотря на то что дымзавеса оказалась поставленной крайне неудачно, и стрелять пришлось не в борт, а с острого кормового угла, экипаж капитана Пушкина доложил о попадании. Из анализа японских материалов вытекает, что жертвой удара оказался транспорт «Авакава-Мару» (6925 брт). До начала войны судно прибыло в Расин из Японии с оборудованием эвакуировавшегося авиазавода в Нагое. Загрузка была настолько плотной, что низкосидящий в воде транспорт был оценен летчиками всего в 4—5 тысяч тонн водоизмещения. После попадания торпеды в машинное отделение с левого борта «Авакава-Мару» затонуло, унеся на дно 17 членов экипажа. Оно стало самым крупным успехом тихоокеанских торпедоносцев за все время непродолжительной кампании. Тем не менее зенитникам парохода удалось сбить «ильюшин» лейтенанта Ильяшенко. По наблюдениям товарищей, объятый пламенем торпедоносец продолжал выполнение задачи, что дало повод оценить действия лейтенанта как подвиг. 14 сентября соответствующим указом ему было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Буквально спустя несколько дней после награждения командованию флота пришлось пережить несколько неприятных мгновений, когда выяснилось, что «погибший» герой жив и находится в Сеуле, в контролируемой американцами зоне. Оказалось, что Ильяшенко и члены его экипажа сумели посадить самолет на воду, выбраться из него, сесть в спасательную шлюпку и добраться до берега. Там они были пленены японцами, которые переправили летчиков в сеулскую тюрьму, где их впоследствии и освободили союзники. Судьба продолжала оставаться благосклонной к летчику и в декабре 1945 г.,

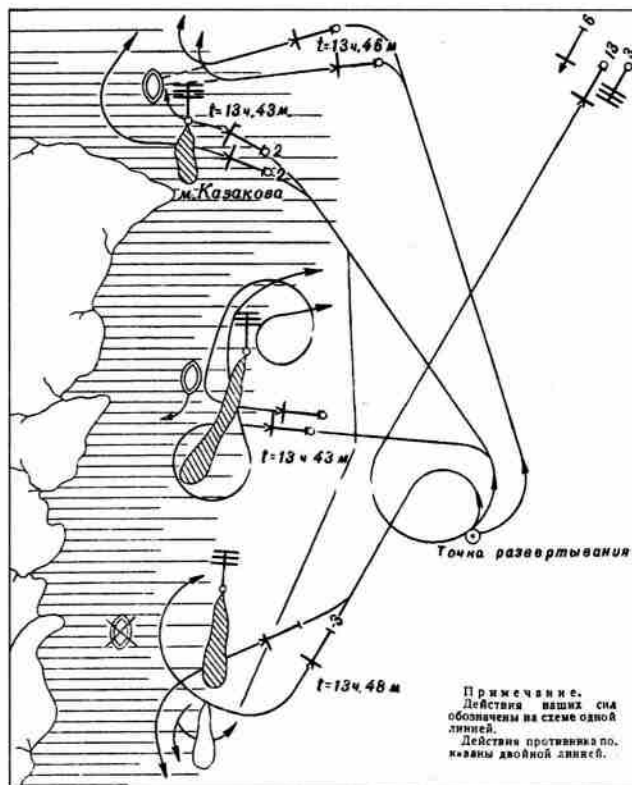


Схема атак торпедоносцев 2-й мтад в районе м. Казакова в 13.43–13.48 10.8.1945

после репатриации ему вручили Золотую Звезду Героя хотя в дальнейшем его подвиг не пропагандировался, а самого героя в 1947 г. поспешили уволить из рядов Вооруженных Сил.

Неполный успех группы Казакова заставил командование дивизии повторить удар. В 16.47 с аэродрома Романовка вылетело девять Ил-4 с торпедами и еще один для фотоконтроля. Группу вел помощник командира 4-го авиаполка майор Попович. Незадолго до 18 часов самолеты достигли мыса Казакова, где по-прежнему стоял на якоре «Киндзан-Мару». Увидев его, командир первого звена капитан Василенко (тот самый, который в январе 43-го потопил у устья Дуная венгерский транспорт «Колошвар»), не дожидаясь приказа об атаке, рванул вперед. Из трех сброшенных торпед одна прошла под пароходом и взорвалась на берегу. Опытный ведущий, поняв, что он имеет дело с мелкосидящей целью, решил проследовать дальше на юг. Вскоре в поле зрения оказался транспорт, шедший в сопровождении «эсминца», в то время как на горизонте в направлении м. Болтина просматривались дымки других пароходов.

Отправив третье звено еще дальше на юг, Попович возглавил атаку на конвой. На самом деле конвой образовывали уже хорошо знакомый нам «Мукахи-Мару» и сторожевой корабль №82. Последний был утром тех суток отозван для обеспечения перехода судов, вышедших из Расина. Встретив первые из них, он пошел с ними на юг, но затем, получив бедственную радио-

Пилот 4-го мтап лейтенант Ильяшенко Георгий Данилович. Удостоен звания Героя Советского Союза 14.9.1945



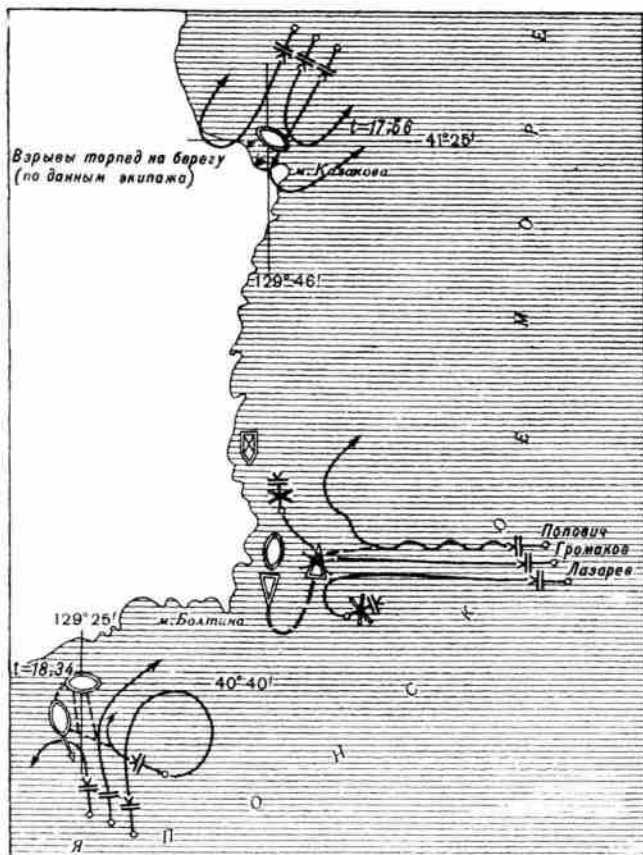


Схема атак торпедоносцев 2-й мтад в районе м. Казакова — м. Болтина в 17.56—18.34 10.8.1945

грамму с «Мукахи-Мару», вернулся к нему, снял с мели и приступил к буксировке. Не прошло и часа, как корабли подверглись атаке звена Поповича. Опасаясь уничтожения беспомощного транспорта, на борту которого находилось несколько тысяч японцев, командир сторожевика приказал отдать буксир, вернуться на 180 градусов и пошел на своем корабле наперерез торпедоносцам. Попович приказал ведомым стрелять по транспорту, а сам решил атаковать «эсминец», тем более что в момент атаки он створился с судном. Сброс торпед произошел с дистанции 4—5 каб. Ведомые, машины которых оказались сильно повреждены зенитками «кайбокана», торпеды сбросили неточно и вскоре упали в море. Экипаж лейтенанта Громакова погиб, но экипаж ст. лейтенанта Лазарева сумел выбраться на корейский берег и продержаться до прихода наших частей. Для японских зенитчиков это стало пирровой победой — практически одновременно торпедой Поповича разнесла сторожевой корабль №82 на куски. Справедливости ради нужно сказать, что командир сторожевика сознательно не маневрировал, пытаясь всеми силами заслонить беззащитное судно, на борту которого находилось несколько тысяч эвакуируемых (главным образом японцев). При потоплении погибло 117 моряков и только 98 удалось спастись. В Японии им установлен памятник. Наше командование, в свою очередь, не забыло оценить отличившийся экипаж. За потопление корабля, оказавшегося наиболее крупной утратой императорского флота в советско-японской войне, указом от 14 сентября майору Поповичу было присвоено звание Героя Советского Союза.

Спустя 20 минут третье звено атаковало одиночное судно — по-видимому, «Самаранг-Мару» (4013 брт) — южнее м. Болтин. Несмотря на отсутствие охранения, дистанция сброса

Помощник командира 4-го мтап майор Попович Григорий Данилович. Удостоен звания Героя Советского Союза 14.9.1945



оказалась сравнительно большой, и пароход уклонился от всех торпед. Поскольку до наступления темноты оставалось не более полутора часов, от продолжения ударов командование дивизии отказалось.

Последующие четыре дня стали для тихоокеанских летчиков вынужденной передышкой, поскольку то районы аэродромов, то районы действий закрывались туманом и облачностью с высотой нижней кромки 100—300 м. Именно в период нелетной погоды мы высадили десанты в Юки, Расин и Сейсин, и если в первых двух портах все прошло без сучка и задоринки, то в Сейсине, мало пострадавшем от бомбежек, высаженному вечером 13 августа десанту пришлось пережить массу неприятных моментов. Бой шел всю ночь, а также в течение 14-го и первой половины 15 августа. К середине этого дня, когда небо «распогодилось», центр города уже был взят десанниками, и боевые действия велись на окраинах. Резкий перелом в боевых действиях имел под собой и еще одну причину — капитуляцию Японии, о которой в полдень 15-го по радио объявил японский император. Когда именно об этом стало известно в штабе ТОФ, точно не известно, впрочем, без ведома Москвы он все равно продолжал выполнение прежних задач.

На 15-е пришлось завершающие аккорды войны на морском театре. Несмотря на то что воздушная разведка показала отсутствие в море японских судов (между какими пунктами они могли плавать, если все порты в советской зоне уже были захвачены?), в 16.55 командующий ВВС поставил перед 2-й мтад задачу искать и уничтожать транспорта противника. Четверка Ил-4 4-го мтап, обшарив все побережье, не обнаружила ничего, кроме «Кинзан-Мару» у мыса Казакова. Вопреки указанию ведущего ст. лейтенанта Бокулева, машина лейтенанта Фатьянова вырвалась из строя и произвела атаку судна, которая, естественно, не привела ни к чему, за исключением дисциплинарного наказания летчика. Осознав бессмысленность своих



Японский сторожевой корабль №82, потопленный майором Поповичем 10.8.1945



Взрыв японского сторожевого корабля №82

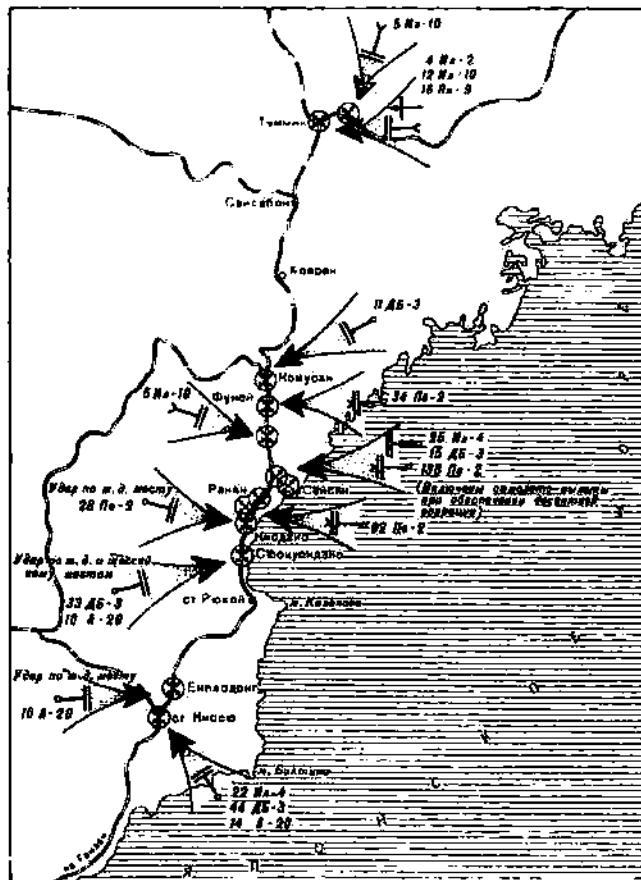
действий в последующие дни, командование перестало высывать торпедоносцы. Тем не менее, в этот же день столкнувшись с перспективой попасть в плен, экипаж «Киндзан-Мару №6» (873 брт) затопил свое судно и эвакуировался на юг по суше. Вероятно, что за время многочисленных атак торпедоносцев корпус пострадал от близких взрывов торпед, но все-таки считать его жертвой торпедоносцев было бы некоторым преувеличением.

Основной же задачей для минно-торпедных полков в последние дни ведения боевых действий стала бомбежка железнодорожных станций. Неправильно было бы думать, что удары по объектам железной дороги производились с целью затруднить противнику стягивание сил к Сейсину. Воздушная разведка свидетельствовала, что осуществляемые противником широкомасштабные железнодорожные перевозки (на участке Тумьнь — Гензан в эти сутки наша воздушная разведка зафиксировала 102 вражеских эшелона) осуществляются на юг, т.е. в противоположном от фронта направлении. Было ясно, что противник осуществляет эвакуацию. Ее срыв, а именно так можно охарактеризовать смысл всех действий нашего Тихоокеанского флота в последующие три дня, преследовал не военные, а ярко выраженные политические и экономические цели — захватить как можно больше пленных, военного имущества и других материальных ценностей. С учетом многочисленных разногласий и конфликтов, которые в течение лета 1945 г. имели место между нами и союзниками в вопросах военных трофеев и репарации в Германии, легко понять позицию советского военно-политического руководства, отдавшего войскам указание не прекращать боевые действия на период переговоров о капитуляции, а, продолжая энергичное преследование, не дать противнику уйти и эвакуировать имущество за 38-ю параллель, где оно попало бы в американскую оккупационную зону.

Первой удару подверглась станция Комусан, расположенная в 38 км северной Сейсина. Ее с 19.58 до 20.05 атаковали 11 ДБ-3 52-го полка. Чтобы перерезать дорогу как можно дальше к югу, с наступлением темноты 22 Ил-4 4-го МТАП бомбили Киссю (ныне Кильчжу; 100 км юго-западнее Сейсина). Крупная станция имела неплохую ПВО, вследствие чего подбитому «илышину» пришлось приводниться в устье реки Томень-Ула. Весь экипаж, кроме штурмана, спасся.

Утром 16-го 18 ДБ-3 52-го полка бомбили рыбачий поселок Джепхю на мысе Казакова. По нашим данным, в результате удара противник лишился 4 барж общим водоизмещением 270 тонн. Главные же усилия тихоокеанской авиации сосредоточились против Сейсина, на железнодорожной станции которого еще сохранялись отдельные очаги сопротивления. Думается, что применение горизонтальных бомбардировщиков с больших высот являлось не лучшим способом нанесения точечных ударов. Тем не менее в 14.43—14.51 станцию бомбили 25 Ил-4 4-го мтап, а в 15.02—15.08 — 13 ДБ-3 49-го мтап. Одновременно в налете принимали участие полки 10-й дивизии пикирующих бомбардировщиков с многочисленным истребительным эскортом. Стремление наносить удары звеньями с разных направлений и многочисленные нарушения графика налетов привели к самой настоящей воздушной карусели. Один за другим полки сбрасывали свой груз с горизонтального полета с высот 1500—2500 м и лишь 14 «пешек» — с пикирования. Из-за дыма пожаров и столбов пыли последние самолеты уже не наблюдали целей. Несмотря на это, ковровое бомбометание нанесло станции большой ущерб.

Утром 17-го ударная авиация ТОФ бездействовала. Возможно, в это время командующий ВВС ТОФ генерал-лейтенант Лемешко просил подтвердить необходимость продолжения бомбовых ударов по станциям и мостам, которые вскоре должны были оказаться внутри советской зоны оккупации. После того как подтверждение было получено, в 18.10—18.55 33 ДБ-3 52-го авиаполка атаковали железнодорожные мосты южнее станции Кейдзю (ныне Кёнсон; 15 км юго-западнее Ранана). Несмотря на то что сброс 12 ФАБ-1000, 32 ФАБ-500 и 25 ФАБ-250 осуще-



Удары ВВС ТОФ по объектам в Северной Корее 15—18.8.1945

ствлялся с высоты всего 1200—1400 м и без противодействия противника, попаданий в мосты добиться не удалось.

Последние боевые вылеты ВВС ТОФ на корейском направлении относились к 18 августа. Поскольку к этому моменту все незанятые станции находились за пределами досягаемости штурмовиков и пикировщиков, участие в ударах приняли только самолеты 2-й мтад, в том числе в первый и последний раз переброшенный из состава Северного флота 36-й минно-торпедный авиаполк (27 А-20Ж).

Атаке подверглись три объекта: станция Киссю и две группы мостов южнее Ранана, включая уцелевшие у Кейдзю. Киссю в 13.30—14.20 с высоты 1500—1700 м бомбили 14 А-20 и 14 ДБ-3 49-го мтап и 30 ДБ-3 52-го мтап. 16 ФАБ-1000, 44 ФАБ-500, 75 ФАБ-250 и 84 ФАБ-100 превратили станционные постройки в дымящиеся развалины. Все японское противодействие свелось к 4—5 выстрелам из зениток. Спустя 80 минут две группы 36-го мтап из десяти «Бостонов» каждая с высоты 350—400 м атаковали мосты. Данная высота считалась минимальной для применения ФАБ-1000, которых сбрасывали с самолетов. Одна из бомб разрушила 30-метровый пролет автомобильного моста, другая близким разрывом повредила ферму железнодорожного. Главные объекты бомбардировки уцелели. Японцы, очевидно разозленные продолжением бомбежек после капитуляции, дали несколько очередей из пулемета, которые перебили бензосистему на одном из «Бостонов». Поврежденный «Бостон» приводнился в гавани Сейсина, где его экипаж пересел в спасательную шлюпку и выплыл на берег.

19-го числа боевые действия в Корее прекратились, но на Сахалине и островах Курильской гряды они находились в самом

разгаре. Базировавшиеся там японские части организационно не входили в состав Квантунской армии и никаких указаний относительно сдачи советским войскам не получали. Мы же, напротив, стремились к моменту прекращения огня овладеть этими территориями де-факто. В этом случае согнать Советский Союз с этих территорий стало бы неразрешимой задачей, и в справедливости этих мыслей мы можем убедиться и поныне. Так же как и в Корею, наши силы стремились помешать эвакуации японцев с северных территорий. Поскольку здесь эвакуация осуществлялась не железнодорожным, а морским транспортом, то помешать ей могли только подводные лодки и морская авиация, точнее самолеты минно-торпедной дивизии — ведь расстояние от аэродромов в районе Владивостока до южной оконечности Сахалина составляло около 870 км, а до порта Румои на западном побережье острова Хоккайдо, куда направлялось большинство судов с эвакуируемыми, — 790 км.

Японские войска на Сахалине начали сдаваться с 19 августа, но только 22-го наши решили применить силу против судов, осуществлявших эвакуацию. Утренняя воздушная разведка показала, что на переходе в море из портов Сахалина в Румои находится не менее трех десятков транспортов, движущихся небольшими группами и одиночно. На их перехват с полуторочасовым интервалом из Ново-Нежино вылетели две четверки ДБ-3 49-го авиаполка. Первая четверка достигла района мыса Соя (северо-западная оконечность Хоккайдо) вскоре после 14 ч. Цель не заставила себя долго ждать — перед летчиками возник небольшой конвой в составе транспорта в 7000—8000 т и сторожевого корабля. Пара капитана Воронина атаквала с ходу, но, опасаясь зенитного огня, который японцы так и не открыли, сбросила торпеды с дистанции 10 каб. Пароход — по-видимому, «Тэцү-Мару» (2130 брт) — уклонился маневром. Увидев неуспех первой пары, спустя десять минут ту же цель атаковал ведущий группы майор Чумичев и его ведомый ст. лейтенант Куренков — с тем же успехом. Спустя два часа в тот же район прибыла вторая четверка, пары которой еще на маршруте потеряли визуальный контакт друг с другом. Пара ст. лейтенанта Архипова в 16.01 атаквала одиночное судно в



Транспорт «Ноторо-Мару» (1229 брт), потопленный парой лейтенанта Малышева 22 августа в проливе Лаперуза

5000 т. Ситуация повторилась в третий раз, несмотря на отсутствие зенитного огня, сброс с дистанции 10—12 каб, уклонение судна и промах. Оказалось от общего шаблона только ведущий последней пары лейтенант Малышев. Вспомнив все, чему учили на занятиях по боевой подготовке, он не стал атаковать одиночное судно с ходу, зашел со стороны солнца и сбросил торпеду не раньше, чем приблизился к цели на расстояние 3—4 каб. Его снаряд попал в носовую часть парохода «Ноторо Мару» (1229 брт), а торпедой ведомого лейтенанта Амелькова — в кормовую часть. Через 2 минуты судно скрылось под водой. К счастью для японцев, транспорт шел порожняком, совершая рейс из Вакканай в Отомери для приема эвакуируемых. Вследствие этого человеческие потери ограничились лишь частью экипажа — семью моряками. По японским данным, экипаж судна вообще был уверен, что война кончилась и совершается мирный рейс, а пролетающие рядом самолеты не несут никакой угрозы. Если эта победа и не добавила славы русскому оружию, то по крайней мере лишила действия летчиков 22 августа ощущения полной безграмотности. Полет пары Малышева — Амелькова стал последним боевым вылетом во Второй мировой войне не только для минно-торпедной, но и для все морской авиации советского ВМФ.

Подведем итоги участия минно-торпедной авиации в Советско-японской войне.

Ее главной задачей считалось нарушение коммуникаций противника, правда, с этой целью, считая полеты дымзавесчиков и самолетов фотоконтроля, произвели всего 66 из 363 самолетов-вылетов (18%). Торпедоносцы произвели 22 групповые и индивидуальные атаки, в результате которых на дно пошли пять транспортных судна (17607 брт) и сторожевик. По количеству самолетов-вылетов на одну пораженную цель это лучший результат, достигнутый нашей минно-торпедной авиацией за всю войну, но при этом следует иметь в виду, что не менее чем в семи случаях атаки производились против целей, которые вообще не вели ответного огня. Зато те суда, которые отстреливались, сумели сбить четыре торпедоносца, что является весьма высоким показателем боевых потерь. К счастью, двум из четырех экипажей удалось уцелеть. Впечатление того, что успехи тихоокеанских торпедоносцев могли быть куда большими, усиливается, если учесть то обстоятельство, что в 85% вылетов самолеты находили себе цели, даже если их посылали на «свободную охоту». В организации групповых ударов так же вскрылась масса недостатков, на которых мы подробно останавливались в тексте. Неидеальный уровень подготовки продемонстрировали и сами летчики. Такие характерные недостатки, как сбрасывание торпед с больших дистанций, под невыгодными курсовыми углами, с ходу с одного борта цели, неумение совершать противозенитный маневр, недисциплинированность в групповом полете, проявились неоднократно. Весьма примечательно, что все эти недочеты были вскрыты не накануне войны в результате проверки боеготовности ВВС ТОФ (такая проверка просто не проводилась), а лишь по результатам боевых действий. Командование ВВС ВМФ и ГМШ должны были отнести на свой счет и позднее пополнение ВВС ТОФ современной матчастью, неудовлетворительную с точки зрения

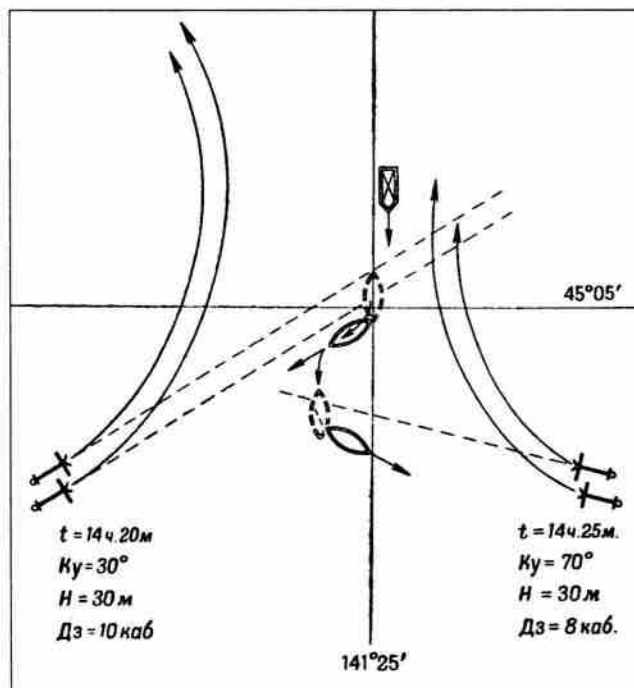


Схема атаки японских судов торпедоносцами 49-го мтап 22.8.1945

Боевая работа полков 2-й мтад в ходе Советско-японской войны

	Дневные с/в, (в т.ч. с торпедами)	Ночные с/в	Всего с/в	Расход торпед	Потери	
					боевые	не боевые
упр. 2-й мтад	5 (2)	4	9	2	1 Ил-4	-
4-й мтап	63 (23)	53	116	20	4 Ил-4	-
36-й мтап	22 (-)	-	22	-	1 А-20	-
49-й мтап	75 (29)	-	75	23	1 ДБ-3	1 А-20
52-й мтап	103 (7)	38	141	7	-	-
Всего	268 (61)	95	363	52	7	1

Примечание: Кроме торпед самолетами минно-торпедной авиации сброшено 50 ФАБ-1000, 210 ФАБ-500, 192 ФАБ-250, 427 ФАБ-100 и 111 ЗАБ-100.

сроков и организации переброски на Дальний Восток авиачастей из западных флотов, и неудачный подбор кадров на руководящие должности. Например, командующий ВВС ТОФ генерал-лейтенант П.Н. Лемешко находился на этой должности с мая 1939 г. и, за исключением короткой ознакомительной поездки на Черноморский флот в 1943 г., всю войну просидел на Дальнем Востоке, где опыта современной войны приобрести, естественно, не мог. Командир 2-й мтад генерал-майор П.И. Сучков служил в ВВС ТОФ с момента окончания школы летчиков в 1929 г. Уже после того, как он стал комдивом в августе 1944 г., его направили в длительную командировку в действующую армию, где он временно стал помощником командующего ВВС КБФ по летной подготовке и воздушному бою. Вряд ли на этой должности он мог приобрести опыт организации ударов по конвоям противника, приобрести знания о том, какой наряд сил следует выделять для атаки той или иной цели.

Гораздо более положительно оценивались результаты налетов на объекты железнодорожной сети, для чего минно-торпедная авиация произвела в общей сложности 175 самолетов-вылетов (48%). Большинство остальных вылетов пришлось на ночную бомбардировку портов, в результате которой считались потопленными два транспорта. Соответственно успехам распределены и награды частям. Осуществивший наибольшее количество вылетов для бомбежки станций и портов и не имев-

Помощник командира 52-го мтап майор Карпенко Иван Трофимович. Удостоен звания Героя Советского Союза 14.9.1945



ший потерь 52-й мтап приказом Наркома ВМФ от 26.8.1945 преобразовывался в гвардейский без смены номера. Командиру части М.И. Буркину и его помощнику майору И.Т. Карпенко указом от 14 сентября присваивалось звание Героя Советского Союза. Орденами Красного Знамени награждались 2-я минно-торпедная дивизия и 4-й минно-торпедный полк. Как уже отмечалось, в составе этого полка звания Героя удостоились майор Г.Д. Попович и лейтенант Г.Д. Ильяшенко. Кроме того, дивизии, явно за разрушение железнодорожных объектов, присваивалось почетное наименование Раннанской. Только 49-й мтап, на счет которого приходилось наибольшее число торпедных атак и три из шести потопленных целей, не получил ничего. Таковы бывают превратности военной судьбы!

Торпедные атаки МТА ТОФ

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/реально	Потери и примечания
9.8 (11.21)	1 ДБ-3 (49 ап)	Малышев	со	41.30/129.40 ж/д паром «Цусима-Мару»	ОТР 1000 т/ (3516 брт)	1 АН	промах/≈4 чз (ППО)	из-за постановки на предохранитель торпеды при двух заходах не сброшена, сброшена на развороте при заходе на 3-ю атаку
9.8 (12.54)	2 Ил-4 (2 мтад, 4 ап)	Казаков, Пушков	у-вр	41.34/130.55	1 СКР/ СКР №82	2 АН	1 промах, 1 под целью	-
9.8 (16.56)	2 ДБ-3 (49 ап)	Никонов, Феоктистов	у-вр	40.30/129.26	КОН (3 ТР, 2 ЭМ)-300/ КОН (ТР «Дайто-Мару», 2 ТР «2Е», 1 парусник, 2 СКР) КОН (1 ТР, 2 ЭМ)/ ? = ТР «Дайто-Мару», 2 СКР	2 АН	+ ТР 12000 т/ = ТР «Дайто Мару» (6859 брт) позднее затонул промах	-
9.8 (18.50)	2 ДБ-3 (49 ап)	Андрющенко, Рыбкин	у-вр/со	40.25/129.18	КОН (1 ТР, 1 СКР)/ТР «Тика-Мару» на буксире у СКР №82	1 АН	+ ТР 6000 т/ + ТР «Тика-Мару» (1146 брт) , + 1 промах/ промах или под целью промах	(Андрющенко — несброс из-за ЗА)
10.8 (07.50)	2 ДБ-3 (49 ап)	Воронин, Юдаев	со	41.57/130.05	ОТР — судно-ловушка / ТР «Киндзан Мару №6»	2 АН	промах/ промах	+ 1 ДБ-3 (Хомутников)
10.8 (10.14)	2 ДБ-3 (49 ап)	Куренков, Хомутников	со	41.25/129.46	ОТР/ ? ТР «Тэйхоку-Мару»	3 АН	промах	-
10.8 (11.15)	3 ДБ-3 (49 ап)	Шабакин, Пусевич	со	40.38/130.05	ОТР судно-ловушка / ТР «Киндзан Мару №6» 873 брт	4 АН	промах	-
10.8 (13.43)	4 ДБ-3 (49 ап)	Яншин, Белой, Лизунов, Влеско	у-вр	сев. м. Казакова	ОТР/ ТР «Мукахи-Мару»	2 АН	промах	-
10.8 (13.43)	2 Ил-4 (4 ап)	Шевченко, Язев, Фатьянов (?)	у-вр	юж. м. Казакова	ОТР судно-ловушка / «Киндзан Мару №6»	3 АН	промах	-
10.8 (13.46)	3 Ил-4 (упр. 2 ад и 4 ап)	Казаков, Королев, Скоков	у-вр	сев. м. Казакова	ОТР/ ТР «Авакава-Мару»	4 АН	+ ТР 4-5000 т/ + ТР «Авакава-Мару» (6925 брт)	+ 1 Ил-4 (Ильяшенко)
10.8 (13.48)	4 Ил-4 (4 ап)	Пушков, Ильяшенко, Кузьмичев, Полтавцев	у-вр	41.00/129.57				

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/реально	Потери
10.8 (16.00)	3 ДБ-3 (52 ап)	Печеник, Белобородов, Никольский	у-вр/со	40.37/129.40	ОТР/ (?) ТР «Иссин-Мару»	3 АН	+ ТР 5000 т/ (?) + ТР «Иссин-Мару» - (1448 брт или 1486 брт) — для японцев пропал без вести; + 33 чл и 24 военных	
10.8 (17.35)	2 ДБ-3 (52 ап)	Васильев, Шкилев	у-вр/со	40.50/129.45	ОТР судно-ловушка / ТР «Муками-Мару» на мели	2 АН		
10.8 (17.58)	3 Ил-4 (4 ап)	Василенко, Чесноков, Глухов	у-вр	сев. м. Казакова	ОТР судно-ловушка / ТР «Киндзан-Мару №6»	3 АН	промах — под целью	
10.8 (18.10)	3 Ил-4 (4 ап)	Попович, Громаков, Лазарев	у-вр	р-н м. Болтина	КОН (1 ТР, 1 ЭМ)-180/ ТР «Муками-Мару», СКР №82	3 АН	+ ЭМ/СКР «Кайбосан №82»; + 117 чел.	+ 2 Ил-4 (Громаков, Лазарев)
10.8 (18.34)	3 Ил-4 (4 ап)	Булатов, Романов, Портяников	у-вр	40.40/129.23	ОТР/ ТР «Самаранг-Мару»	3 АН	промах	
10.8(?)	2 ДБ-3 (52 ап)	Авилов, Калица	со	р-н м. Казакова	ОТР/ ? ТР «Тацуху-Мару»	2 АН	промах	
15.8 (ок. 18.30)	1 Ил-4 (4 ап)	Фатянов	со	сев. м. Казакова	ОТР судно-ловушка / ТР «Киндзан-Мару №6»	1 АН	промах	Атакował вопреки приказу ведущего группы (всего 4 Ил-4) не атаковать «судно-ловушку»
22.8 (14.15)	2 ДБ-3 (49 ап)	Воронин, Юдаев	со	45.20/141.30	КОН (1 ТР, 1 СКР)-190/ ТР «Тацу-Мару»	2 АН	промах	
22.8 (14.25)	2 ДБ-3 (49 ап)	Чумичев, Куренков	со	то же	то же	2 АН	промах	
22.8 (16.01)	2 ДБ-3 (49 ап)	Арипов, Алексеев	со	44.45/141.23	ОТР/ ТР «Ноторо-Мару»	2 АН	промах	
22.8 (16.25)	2 ДБ-3 (49 ап)	Малышев, Амельков	со	45.40/141.40/ 45.39/141.54	то же	2 АН	+ ТР 6000 т/ + ТР «Ноторо-Мару» (1229 брт); + 7	

Приложения к главе 6

Корабли и суда, потопленные и сильно поврежденные самолетами МТА ТОФ

Класс и название	Тоннаж, брт	Рез. атаки	Дата	Район	Сам. (полк)	Летчик (ведущий)	Боеприпас	Дополнительные данные
1. ТР «Ихуцу-Го-Мару»	1398	=	9.8.1945	Расин	Ил-4 (4 ап)		ФАБ	торпедирован и потоплен сов. ТКА 10.8.1945
2. ТР «Ракудзан-Мару»	2104	=	9.8.1945	Расин	Ил-4 (4 ап)		ФАБ	торпедирован и потоплен сов. ТКА 10 или 11.8.1945
3. ТР «Дайто-Мару»	6859	=/+	9.8.1945	р-н Дэисина	ДБ-3 (49 ап)	Никонов, Феоктистов	АН	затонул при буксировке
4. ТР «Эримо-Мару»	6891	=	9.8.1945	Расин	ДБ-3 (52 ап) Ил-4 (4 ап)		ФАБ	неоднократно поврежден БА, оставлен экипажем днем 10.8.1945
5. ТР «Тика-Мару»	1146	+	10.8.1945	41.57/130.05	ДБ-3 (49 ап)	Воронин, Юдаев	АН	= БА 9.8.1945 в Сейсине
6. ТР «Авакава-Мару»	6925	+	10.8.1945	41.00/129.57	Ил-4 (4 ап)	Пушков, Кузьмичев, Полтавцев	АН	= БА 9.8.1945 в Расине
7. ТР «Иссин-Мару»	1448	+	10.8.1945	40.37/129.40	ДБ-3 (52 ап)	Печеник	АН	
8. СКР №82		+	10.8.1945	р-н м. Болтина	Ил-4 (4 ап)	Попович	АН	
9. ТР «Ноторо-Мару»	1229	+	22.8.1945	45.39/141.54	ДБ-3 (49 ап)	Малышев, Амельков	АН	

Потери самолетов МТА ТОФ в Советско-японской войне

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
9.8.45	Ил-4 (4 ап)	?	п/б/в	БУ по порту Расин	л-т Швецов	+++
10.8.45	Ил-4 (4 ап)	41.00/129.57	сбит ЗА ТР «Авакава-Мару»	удар по ТР	л-т Ильяшенко	плен — вернулся из плена
10.8.45	Ил-4 (4 ап)	р-н м. Болтина	сбит ЗА СКР №82	удар по КОН	л-т Громаков	+++
10.8.45	Ил-4 (4 ап)	р-н м. Болтина	сбит ЗА СКР №82	удар по КОН	ст. л-т Лазарев	все живы
10.8.45	ДБ-3Б (49 ап)	у м. Казакова	сбит ЗА ТР «Киндзан-Мару №6»	удар по ТР	мл. л-т Хомутников	+++
15.8.45	Ил-4 (упр. 2-й мтад)	устье р. Тюмень-Ула	поврежден ЗА, затонул при вынужденной посадке	БУ по ст. Киссю	?	жив (+1)
18.8.45	А-20 (36 ап)	гавань Сейсина	поврежден ЗА, затонул при вынужденной посадке	БУ по мостам юж. Ранана	?	жив
8.45	А-20 (49 ап)	?	разбился	УТП	?	жив

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение хотелось бы подвести основные итоги боевой деятельности нашей морской и входившей в ее состав минно-торпедной авиации, а также прокомментировать их.

Главными задачами, для которых, собственно, когда-то создавалась минно-торпедная авиация и которые ей приходилось решать в годы войны, являлось нанесение ударов по группировкам ВМС противника, а также действия на его морских коммуникациях. Первая задача, по существу, отпала в самом начале, когда противник отказался от использования своих крупных надводных кораблей на наших театрах. Эта ситуация изменилась лишь в конце 1944 г. на Балтике, но к тому времени эта задача перед авиацией ВМФ как первоочередная уже не ставилась. Главным считалось именно нарушение вражеских коммуникаций, которые имелись на каждом театре. Удалось ли нам эти коммуникации прервать?

Объективный анализ цифрового материала, характеризующего перевозку противника, показывает, что нет. Потопленный нами тоннаж составлял не более 5% от оборота и не более 10% от списочного состава судов, привлекавшихся к перевозкам. Единственным исключением стала операция, проводившаяся на коммуникациях врага в ходе Крымской стратегической операции, когда из 13 судов тоннажем более 1000 брт Черноморский флот смог потопить или тяжело повредить девять. После этих потерь противник был вынужден прервать эвакуацию, и в тот же день остатки его войск на м.

Херсонес сдались. Добиться этого успеха стало возможно только благодаря ограниченности судового состава стран «Оси» на Черном море. На Севере и тем более на Балтике такой ограниченности не наблюдалось. С учетом этого задача блокады немецких морских коммуникаций на этих театрах могла быть решена только с привлечением подводных лодок и главное — крупных надводных кораблей. Причины, по которым последние так и не были привлечены к действиям на коммуникациях, лежат за пределами данной работы, мы же можем только констатировать, что авиация ВМФ, вплотную приступившая к действиям на морском направлении в начале третьего периода войны, боролась без поддержки других сил, пытаясь решить невыполнимую в принципе задачу.

После того как мы обрисовали положение с выполнением поставленных задач в целом, имеет смысл рассмотреть эффективность советской морской авиации, включая МТА. Для большей рельефности сравним ее боевую деятельность с деятельностью ВВС американского флота. Возможно, кто-то посчитает авиации флотов СССР и США несопоставимыми силами, но вся эта кажущаяся несопоставимость улетучивается, если взглянуть на цифры. Обладая не сильно различавшимся боевым и численным составом (на май 1945 г. авиация ВМФ СССР насчитывала 69 боевых авиаполков = 207 эскадрилий по 10—12 машин, действующие силы морской авиации США на август 1945 г. — 117 эскадрилий по 12—18

Основные показатели боевой деятельности советской и американской морской авиации в 1941—1945 гг.

Показатель	СССР	США*
Общее кол-во боевых с/в за период ведения боевых действий	346 864 (СФ — 57 203, КБФ — 158 050, ЧФ — 131 611)	284 073
— из них для ударов по кораблям и судам в море	17301 (5%) (СФ — 2845, КБФ — 10 741, ЧФ — 3715)	36 021 (12,7%)
Произведено боевых с/в минно-торпедной (торпедоносной) авиацией	14 215 (4%) (СФ — 2005, КБФ — 6077, ЧФ — 6133)	46 820 (16,5%)
— из них для ударов по кораблям и судам в море	4173 (29,4% от вылетов МТА) (СФ — 864, КБФ — 1979, ЧФ — 1330)	6719 (14,3% от вылетов торпедоносной авиации)
Сброшено торпед по целям	1371	1460
Потоплено всей авиацией ВМФ**:		
— боевых кораблей и крупных ВСУ	54***	167****
— транспортных судов тоннажем более 1000 брт	55	325
Потери самолетов всей авиации ВМФ от всех причин	5767***** (СФ — 946, КБФ — 2310, ЧФ — 2511)	8592*****

Примечания: * Цифры включают палубную, базовую авиацию ВМФ США и авиацию корпуса морской пехоты.

** Не считая кораблей и судов, потопленных ВВС армии.

*** Включены корабли и суда, тяжело поврежденные и не восстановленные противником до конца войны, а также потопленные корабли и суда, даже в тех случаях, когда они поднимались и вводились в строй.

Учтены: миноносцы, подводные лодки, канонерские лодки, плавбатарей всех типов, тральщики (М-boat), сторожевики (V-boat), охотники за подводными лодками (кроме типа КФК) и крупные вспомогательные суда (прорыватели минных заграждений, плавбазы, плавмастерские, госпитальные суда, учебные корабли и т.д.).

**** 29 бронированных кораблей, 34 эсминца и 105 малых боевых кораблей и крупных вспомогательных судов. Кроме того, еще 30 боевых кораблей и 41 транспортное судно потоплены авиацией ВМФ совместно с другими силами флота.

***** Без учета потерь авиационных частей центрального подчинения (ВМАУ, запасные и перегонные авиаполки и т.д.).

***** В том числе 2889 потеряно от боевых причин в ходе боевых вылетов и 1313 от всех причин на земле или на кораблях.

машин) они произвели сопоставимое число самолето-вылетов, что вполне позволяет сравнить их друг с другом.

Первое, что бросается в глаза при изучении данных таблицы, это весьма небольшое количество самолето-вылетов, совершенных в интересах войны на море. Объяснение этого явления достаточно очевидно: в течение двух первых периодов Великой Отечественной войны обстановка на сухопутных фронтах была настолько сложной, что требовала использования морской авиации (в т.ч. и МТА) в несвойственном для нее качестве. Американская морская авиация тоже больше половины вылетов совершила против сухопутных целей (в ходе морских десантных операций), но здесь динамика имела прямо противоположный характер — начиная с 1942 г., когда морская авиация использовалась почти исключительно в морских сражениях, ее участие в боевых действиях на суше постоянно возрастало, пока не составило в 1945 г. примерно 85% от общего числа ударных самолето-вылетов.

Второе, на чем следует заострить внимание, это тот факт, что число самолето-вылетов советской МТА составило всего 4% от общего числа вылетов морской авиации. У американцев аналогичный показатель выше в четыре раза. Почему? Да потому, что советская авиация встретила в лице Люфтваффе гораздо более сильного соперника, чем американская морская авиация в лице японских ВВС. Это обстоятельство позволило командованию ВМФ США иметь гораздо больший процент ударных самолетов, в то время как мы вынужденно упирали на истребители. В результате у американцев имелось гораздо больше возможностей произвести 36 тыс. самолето-вылетов для атак морских целей, чем у нас свои 17,3 тыс.

Успехи ударов отчасти отражали эту диспропорцию. ВВС американского флота потопили 492 цели, кроме того, еще 71 цель (30 боевых кораблей и 41 транспорт) была потоплена самолетами совместно с другими родами сил флота. Поделив последнюю цифру на два и прибавив к первой, можно округленно считать, что морская авиация США потопила 527 целей, затратив на уничтожение одной в среднем 68,3 самолето-вылетов. Советская морская авиация потопила 109 целей сопоставимого размера, затратив на каждую 158,7 самолето-вылетов. Сравнение этих двух показателей можно, с определенной натяжкой, рассматривать в качестве соотношения между эффективностью советской и американской авиации. Мы говорим «с натяжкой» в первую очередь потому, что у нас были разные по сложности противники. Достаточно сказать, что, когда в августе 1945 г. Советский Союз вступил в войну с Японией, авиации Тихоокеанского флота удалось меньше чем за месяц, совершив 667 самолето-вылетов, потопить один боевой корабль и 15 транспортов (41,7 самолето-вылет на одну потопленную цель). И все-таки следует признать, что, даже несмотря на эту поправку, наша

авиация действовала менее эффективно, чем союзная, поскольку ощутимо отставала от нее в тактике и авиационной технике. Достаточно сказать, что 9377 из 17,3 тыс. самолето-вылетов против морских целей были осуществлены на штурмовиках Ил-2, которые по весу боевой нагрузки в полтора раза уступали американскому палубному торпедоносцу «Эвенджер» и пикировщику «Хэллдейвер». Основным методом атаки морских целей штурмовиками большую часть войны являлось бомбометание с горизонтального полета или пологого пикирования и только с весны 1944 г. — топмачтовое бомбометание. Лишь с лета—осени 1944 г. Ил-2 начали использовать 250-кг бомбы, а до того применяли малозффективные против крупных кораблей и судов 100-килограммовки с взрывателем без замедления.

Однако наше отставание по части эффективности авиации от союзников и противников определялось не только и не столько техническими моментами, сколько уровнем реальной боевой подготовки личного состава и уровнем руководства штабов. В частности, те же малоудачные торпедоносцы «Хэмпден» в руках англичан оказались примерно в два-четыре раза эффективней (принимается во внимание количество потерянных самолетов на одну пораженную цель и общее количество самолетов данного типа в составе британских и советских ВВС), чем в наших руках. На страницах данной работы мы неоднократно показывали на примерах, что главным тормозом в развитии тактики и улучшении боевой подготовки являлась многократная переоценка достигнутых результатов, а иногда — самое откровенное нежелание взглянуть фактам в глаза. Нежелание установить реальную результативность и возникшие как следствие пренебрежение боевой подготовкой и примитивизм тактики являлись прямым следствием низкого уровня общего и профессионального образования наших руководителей. Выдвинувшиеся в конце 30-х годов благодаря бурному росту вооруженных сил и репрессиям старых командных кадров новые командиры постигали науку побеждать в годы войны дорогой ценой. До конца они эту науку так и не постигли, что явно следует из сопоставления тактики нашей МТА и ударных родов авиации союзников на момент окончания войны. Именно нерешенность целого ряда вопросов в подготовке кадров являлась основной причиной недостаточной эффективности нашей авиации, да и Вооруженных Сил в годы войны. Далека эта проблема от решения и сейчас. Низкий культурный и общеобразовательный уровень людей в погонах лежит в основе большинства негативных явлений в армии, таким же уровнем народа объясняется отсутствие социального регулирования действий чиновников обществом. Таким образом, ни на какие реальные изменения в стране рассчитывать не приходится до тех пор, пока уровень реального образования дееспособного населения страны будет оставаться на неудовлетворительной отметке.

Успехи советской морской авиации в потоплении кораблей и судов противника по театрам (в т.ч. успехи МТА)

	СФ	КБФ	ЧФ	Всего
Боевые корабли и ВСУ	10 (6)	37 (8,5)*	7 (1)	54 (15,5 — 28,7%)
Транспорта	16 (4)	29 (12)	10 (6)	55 (22 — 40%)
Итого целей	26 (10 — 38,5%)	66 (20,5 — 31%)	17 (7 — 41%)	109 (37,5 — 34,4%)

Примечание. * Здесь и в последующих таблицах как 0,5 учтена плавающая зенитная батарея «Нисбе», потопленная совместным ударом самолетов МТА и БА.

Успехи советской морской авиации в потоплении кораблей и судов противника по годам (в т.ч. успехи МТА)

	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
Боевые корабли и ВСУ	1	-	5 (1)	30 (11,5)	18 (3)	54 (15,5)
Транспорта	1	1	8 (7)	28 (8)	17 (7)	55 (22)
Итого целей	2	1	13 (8 — 61,5%)	58 (19,5 — 33,6%)	35 (10 — 28,6%)	109 (37,5 — 34,4%)

Возвращаясь к теме нашего исследования, попытаемся выявить истинный вклад минно-торпедной авиации в уничтожение кораблей и судов противника.

Как видно из приведенных на с. 338 таблиц, самолетами МТА было потоплено чуть более трети всех целей, уничтоженных авиацией ВМФ. По транспортам этот показатель лишь незначительно выше, чем по боевым кораблям и вспомогательным судам, но тут следует заметить, что успехи МТА в последней категории включают ряд крупных плавбаз, которые по своим размерам не уступали транспортам. С учетом этого можно сказать, что основным профилем боевой работы МТА являлось уничтожение крупных целей, в то время как штурмовиков — боевых кораблей и небольших судов. Если в таблицы включить корабли и суда малого размера, то это мнение найдет еще большее подтверждение. Любопытно, что роль МТА оказалась примерно одинаковой на каждом флоте, но по годам войны картина менялась весьма заметно. Если незначительные успехи 1941—1942 гг., в которых наличие у нас минно-торпедной авиации никак не проявилось, можно назвать случайными, то в 1943 г. картина стала совершенно иной. Минно-торпедная авиация потопила семь из восьми транспортов, что сразу же недвусмысленно дало понять противнику, что является главной угрозой с воздуха для его морских перевозок. Для борьбы с торпедоносцами немецкому морскому командованию пришлось предпринять целый ряд мер, которые, с одной стороны, несколько сократили его грузооборот (что также можно рассматривать в качестве косвенного успеха МТА), но с другой, сделали практически полностью неэффективными крейсерские полеты. Тем временем эффективность других родов авиации, в первую очередь штурмовой, значительно возросла. С весны — лета 1944 г. в результате перехода к групповой тактике торпедоносцам удалось возобновить успехи, правда, далеко не в прежнем объеме. В 1945 г. эффективность ударов штурмовиков и бомбардировщиков продолжала расти, а доля МТА в общих успехах — снижаться.

Напоследок попытаемся разобраться еще в одном вопросе: какую часть успехов МТА можно отнести на счет торпедного оружия?

Всего торпедным оружием нашей авиации за время войны было потоплено 27 кораблей и судов, но в настоящую таблицу по своим размерам попало только 20. Из таблиц очевидно, что наиболее последовательно использовали торпедоносцы по прямому назначению в ВВС СФ. Там до конца войны так и не признали «Бостоны»-топмачтовики, в результате чего почти все свои успехи МТА СФ одержала именно в торпедном варианте.

На Черном море ситуация сложилась прямо противоположно главным образом потому, что в качестве торпедоносцев продолжали использовать устаревшие самолеты Ил-4. Те смогли добиться лишь двух побед в 1943 г., а в следующем полностью сдали свои позиции «Бостоном»-топмачтовикам из 13-го гдбап.

Минно-торпедные полки ВВС КБФ прошли путь от исключительно торпедоносных до смешанных торпедоносно-топмачтовых. Если в 1943 г. все четыре крупные цели были потоплены на Балтике торпедами, то в 1944 г. уже только четыре из шести. В 1945 г. рост успехов топмачтовиков продолжался, в то время как торпедоносцы добились лишь незначительного числа попаданий. Получилось, что 80% успехов МТА за тот год принадлежало не им. В целом же из 109 потопленных нашей морской авиацией целей только 20 (18,3%) пошли на дно в результате торпедных попаданий.

Что же стало причиной столь стремительного падения эффективности торпеды? У многих, прочитавших этот труд, ответ, наверное, уже готов: сокращение количества крупных целей и усиление зенитной артиллерии, не дававшей торпедоносцам шансов выйти на дистанцию прицельного выстрела. Все это так, но представляется, что главная причина заключалась в другом — приостановке развития торпедного оружия. В самом деле, в течение 20 — 40-х годов его конструкторы не смогли предложить ничего принципиально нового, в то время как сами самолеты и зенитная артиллерия продолжали интенсивно развиваться. Не стояло на месте и развитие других систем авиационного вооружения, в первую очередь управляемых ракет и управляемых авиабомб. Торпеды же продолжали оставаться прежними. Не случайно даже в конце Второй мировой войны на вооружении торпедоносцев все еще продолжали оставаться изделия, сконструированные за два десятилетия до того. Те же улучшения в торпедном оружии, которые все-таки были сделаны, лишь несколько развязали руки самолету-носителю, но не повысили вероятность попадания. История не простила этой стагнации, и торпедоносцам пришлось очень быстро уйти со сцены. Тот факт, что они официально просуществовали в ряде стран в течение 10—15 послевоенных лет, говорит только о том уважении, которое испытывали в этих странах к их былым, но зачастую мнимым успехам.

В заключение хотелось бы напомнить всем читателям тривиальную мысль — любое оружие не сможет сделать ничего, пока его в руки не возьмут люди. В кабинах наших торпедоносцев сидели летчики совершенно особого сорта. И дело тут совершенно не в «загадочной русской душе». Наши авиаторы, в отличие от летчиков противников и союзников, никогда не относились к войне, как к веселой охоте, особому виду спорта или ремеслу. Подавляющее большинство из них сознавало свой долг по защите Родины от самого страшного врага, который достался ей за всю многовековую историю, а некоторые, кроме того, имели личные мотивы для мести нацистам. Пусть наши пилоты зачастую были не так хорошо подготовлены, как их зарубежные коллеги и оппоненты, но храбрость и самоотверженность, любовь к Родине не раз заставляли их совершать невозможное, благодаря чему их подвиги навсегда останутся в памяти потомков.

Успехи советской МТА в потоплении кораблей и судов противника по театрам (в т.ч. успехи торпедным оружием)

	СФ	КБФ	ЧФ	Всего
Транспорта	4 (3)	12 (7)	6 (2)	22 (12 — 54,5%)
Боевые корабли и ВСУ	6 (5)	8,5 (3)	1 (0)	15,5 (8 — 51,6%)
Итого целей	10 (8 — 80%)	20,5 (10 — 48,8%)	7 (2 — 28,6%)	37,5 (20 — 53,3%)

Успехи советской морской авиации в потоплении кораблей и судов противника по годам (в т.ч. успехи МТА)

	1943	1944	1945	Всего
Транспорта	7 (6)	8 (4)	7 (2)	22
Боевые корабли и ВСУ	1 (1)	11,5 (7)	3 (0)	15,5
Итого целей	8 (7 — 87,5%)	19,5 (11 — 56,4%)	10 (2 — 20%)	37,5 (20 — 53,3%)

Приложение №1. Части и подразделения МТА, существовавшие в годы Великой Отечественной войны

1-й минно-торпедный, гвардейский (с 18.1.1942), краснознаменный* (с 22.2.1944), Клайпедский (с 5.4.1945) авиационный полк

Сформирован приказами НК ВМФ №0330 и 0331 от 25.4.1938 на базе 27-й мтаз ВВС КБФ. Первоначально имел 3-эскадрильный (с ноября 1938 г. 4-эскадрильный, с декабря 1939 г. 5-эскадрильный) состав (штат эскадрилий 030/162-Б). Входил в состав 8-й бабр ВВС КБФ, с 9.7.1943 — в 8-ю мтад ВВС КБФ. Числился в составе Действующей армии в ходе Советско-финляндской (30.11.1939-13.3.1940) и Великой Отечественной (22.6.1941-9.5.1945) войн. Приказом НК ВМФ №00353 от 3.10.1941 4 и 5-я эскадрильи расформированы, приказом НК ВМФ №0871 от 9.10.1942 полк переведен на штат 030/264.

Командовали полком в годы войны:

м-р Абрамов Н.В. (22.6-22.7.1941)
п-к Преображенский Е.Н. (22.7.1941-9.8.1942)
м-р Челноков Н.В. (9.8.1942-6.5.1943)
м-р Дарьин А.Н. (6.5-27.9.1943)
п/п-к Борзов И.И. (27.9.1943-26.1.1945)
м-р Кузнецов В.М. (26.1-9.5.1945)

1-я эскадрилья:

к-н Челноков Н.В. (22.6-7.1941)
к-н Ефремов А.Я. (7.1941-13.6.1942)
к-н Борзов И.И. (13.6.1942-нач. 1943)
к-н Константинов Н.Г. (нач. 1943-18.12.1943)
м-р Тарасов С.И. (18.12.1943-28.11.1944)
к-н Шишков М.Ф. (28.11.1944-9.5.1945)

2-я эскадрилья:

к-н Гречишников В.А. (22.6-24.10.1941)
к-н Косов М.С. (1942) — с марта?
к-н Смольков С.И. (нач. 1943-27.8.1944)
м-р Меркулов В.А. (27.8.1944-19.3.1945)
м-р Щербakov С.А. (19.3-9.5.1945)

3-я эскадрилья:

м-р Плотикин М.Н. (22.6.1941-7.3.1942)
к-н Дроздов А.Т. (7.3.1942-11.7.1943)
к-н Чернышев А.П. (9.1943-26.3.1944) — ? в 12.1943 переведен к-ром 1-й аз
к-н Васильев Г.Д. (12.1943-9.1944)
к-н Шаманов И.Г. (9.11.1944)
к-н Николаенко Л.Е. (11.1944-9.5.1945)

4-я эскадрилья:

к-н Беляев Г.К. (22.6-3.10.1941)

5-я эскадрилья:

?к-н Бабушкин М.А. (22.6-3.10.1941)

Герои Советского Союза (Герои РФ):

1941 — к-н Гречишников В.А., к-н Ефремов А.Я., к-н Плотикин М.Н., п-к Преображенский Е.Н., к-н Хохлов П.И. 1942 — нет.
1943 — к-н Балебин В.А.
1944 — к-н Афанасьев Н.Ф., л-т Бабанов И.Д., к-н Баханов Г.С., м-р Борзов И.И., л-т Бударгин В.А., ст. л-т Бунимович Ю.Э., к-н Васильев Г.Д., л-т Евграфов В.Н., л-т Иванов Н.Д., ст. л-т Колесник П.А., м-р Котов Н.Д., к-н Кошелев П.Л., к-н Лорин М.В., ст. л-т Пресняков А.В., ст. л-т Разгонин А.И., ст. л-т Советский М.А., к-н Стрелецкий П.Ф., ст. л-т Чва-

нов В.Т., к-н Чернышев А.П., к-н Шаманов И.Г., л-т Шишков М.Ф.

1945 — л-т Гагиев А.М., ст. л-т Демидов Р.С., м-р

Кузнецов В.М., к-н Рензавв А.И.

1985 — мл. л-т Игашов П.С., л-т Парфенов Д.Г., мл.

л-т Хохлачев А.М., к/ф Новиков В.Л.

1998 — м-р Меркулов В.А., ст-на Грибовский А.П.,

мл. с-т Растягин В.С.

Вооружение:

ДБ-3Т — (6.1941-4.1944)

ДБ-3Ф/Ил-4 — (6.1941-5.1945)

СБ — (2.1942-10.1943)

Ар-2 — (2-8.1942)

Бостон-3 — (3-4.1943)

А-20Ж — (6.1943-5.1945)

2-й минно-торпедный/5-й гвардейский (с 3.4.1942), Константицкий (с 7.9.1944) авиационный полк

Сформирован приказом НК ВМФ №0026 от 15.11.1939 на базе 35-й мтаз ВВС ЧФ. Первоначально имел три, а с осени 1940 г. — пять эскадрилий, укомплектованных по штату 030/162-Б. Входил в состав 63-й бабр ВВС ЧФ, с 9.7.1943 в состав 1-й мтад (с 5.5.1944 переименована во 2-ю гмтад имени Н.А. Токарева) ВВС ЧФ. Числился в составе действующей армии с 22.6.1941 по 16.9.1944. В конце февраля 1942 г. в полку расформированы 4 и 5-я эскадрильи, приказом НК ВМФ №0871 от 9.10.1942 переведен на штат 030/264.

Командовали полком в годы войны:

п/п-к Библа А.Г. (22.6-3.11.1941)

п-к Токарев Н.А. (3.11.1941-10.1942)

п/п-к Канарев В.П. (10.1942-9.1943)

п/п-к Поплавский Г.П. (10-12.1943)врио

м-р Буркин М.И. (3-11.1944)

1-я эскадрилья:

м-р Чумичев Ф.М. (22.6.1941-3.5.1943)

к-н Осипов С.М. (3.5-21.8.1943)

м-р Саликов Н.Д. (1.9.1943-29.3.1944)

к-н Чупров И.У. (29.3-20.8.1944)

к-н Белый С.Н. (кон. 1944 — 9.5.1945)

2-я эскадрилья:

м-р Арсеньев (22.6.1941-нач. 1942)

м-р Минчугов Д.М. (нач. 1942-14.5.1943)

м-р Федоров Ф.И. (14.5.1943-9.5.1945)

3-я эскадрилья:

к-н Скориков И.П. (22.6-9.11.1941)

к-н Беляев Г.К. (9.11.1941-26.2.1942)

м-р Стародуб В.И. (26.2-24.6.1942)

м-р Черненко Г.Г. (10.1942-23.10.1943)

к-н Лобанов Е.А. (23.10-23.12.1943)

м-р Дарьин А.Н. (23.12.1943-7.8.1944)

м-р Карпенко Я.В. (7.8.1944-9.5.1945)

4-я эскадрилья:

к-н Семенов П.Ф. (22.6-13.7.1941)

к-н Острошапкин Ф.Е. (13.7-23.11.1941)

к-н Стародуб В.И. (23.11.1941-25.2.1942)

5-я эскадрилья:

к-н Костыкин Ф.В. (22.6.1941-25.2.1942)

Герои Советского Союза:

1941-1942 — нет

1943 — м-р Минчугов Д.М., м-р Толмачев А.Ф., м-р

Черненко Г.Г.

1944 — к-н Аглатков Ф.Н., м-р Дуплий С.П., ст. л-т Жестков А.И., п-к Канарев В.П., к-н Лобанов Е.А., ст. л-т Минаков В.И.

1945 — ст. л-т Киценко И.И.

Вооружение:

ДБ-3Т — (6.1941 — сер. 1942)

ДБ-3Ф/Ил-4 — (6.1941-5.1945)

4-й минно-торпедный, краснознаменный (с 14.9.1945) авиационный полк

Сформирован приказом НК ВМФ №0036 от 20.8.1938 и приказом командующего ТОФ №0047 от 20.6.1938 на базе 26, 30-й мтаз и 109-й тбаз ВВС ТОФ. Первоначально имел 5-эскадрильный состав (штат эскадрилий 030/162-Б), с апреля 1941 г. — 3-эскадрильный, с 10.7.1941 вновь 5-эскадрильный. Приказом НК ВМФ №0042 от 18.2.1942 преобразован в 3-эскадрильный (штат 030/264). Входил в состав 29-й бабр ВВС ТОФ, с 9.7.1943 — 2-й мтад ВВС ТОФ. Участвовал в Советско-японской войне, числился в составе Действующей армии с 9.8.1945 по 2.9.1945.

Командовали полком в период Советско-японской войны:

м-р Черняев Н.М.

Герои Советского Союза:

1945 — л-т Ильиненко Г.Д., м-р Попович Г.Д.

Вооружение:

ДБ-3Т — (6.1941-9.1945)

ДБ-3Ф/Ил-4 — (6.1941-9.1945)

13-й гвардейский (до 22.1.1944 — 119-й морской) дальнебомбардировочный (до 3.12.1943 разведывательный), краснознаменный (с 27.2.1943), константицкий (с 7.9.1944) авиационный полк.

Сформирован приказом НК ВМФ №0036 от 20.8.1938 на базе 123 и 124-й морских тбаз и 14-й морской драз ВВС ЧФ. Числился в составе Действующей армии с 22.6.1941. Приказом НК ВМФ №0934 от 3.12.1943 преобразован в 119-й краснознаменный дбал (штат 030/264), приказом №0247 от 1.4.1944 включен в состав 1-й мтад ВВС ЧФ. Входил в состав Действующей армии до 16.9.1944.

Командовали полком в годы войны:

п/п-к Канарев В.П. (22.6.1941-10.1942)

п/п-к Мусатов Н.А. (1.1.1943-9.5.1945)

1-я эскадрилья:

м-р Ильин И.И. (22.1-3.5.1944)

м-р Тарасов Н.И. (3.5-20.11.1944)

м-р Кольцов И.И. (1.11.1944-9.5.1945)

2-я эскадрилья:

м-р Прохаченко (22.1-2.7.1944)

м-р Корзин Ф.А. (2.7.1944-25.2.1945)

3-я эскадрилья:

к-н Либерман Р.И. (22.1-24.5.1944)

к-н Копейкин К.И. (14.8.1944-9.5.1945)

Герои Советского Союза:

1941-1942 — нет

1943 — м-р Крученых С.П.

1944 — м-р Дегтярев В.А., м-р Ильин И.И.

1945 — нет

1946 — п/п-к Мусатов Н.А.

* 3-я эскадрилья полка награждена орденом Красного Знамени 21.4.1940.

Вооружение:

А-20Ж (кон. 1943-5.1945)

24-й минно-торпедный/9-й гвардейский (с 31.5.1943 г.), краснознаменный (с 31.3.1944 г.), Киркенесский (с 14.11.1944 г.) авиационный полк

Сформирован приказом НК ВМФ №0871 от 9.10.1942 на базе 4-й баз и 5-й мтаз 2-го гсеп ВВС СФ. Первоначально сформирован 2-эскадрильным (штат 030/264), 3-я эскадрилья сформирована на основании приказа НК ВМФ №00373 от 23.10.1942. Тогда же полк был усилен личным составом из 35-го мтап и 118-го мрп ВВС СФ. Входил в состав 5-й бабр ВВС СФ, с 9.7.1943 — в 5-й мтад ВВС СФ. Числился в составе Действующей армии с 14.10.1942 по 9.5.1945.

Командовали полком в годы войны:

к-н Стоянов А.З. (14-27.10.1942) врид
м-р Шилилов Ф.Г. (27.10-3.11.1942) врид
к-н Гарбуз И.Я. (3.11-23.12.1942) врид
п/п-к Ведмеденко Н.Н. (23.12.1942-16.3.1943)
м-р Шилилов Ф.Г. (17-30.3.1943) врид
м-р Костыкин В.Ф. (30.3-20.9.1943)
п/п-к Сыромятников Б.П. (7.10.1943-16.10.1944)
п/п-к Фокин А.И. (25.10.1944-9.5.1945)

1-я эскадрилья:

к-н Попович Г.Д. (23.10.1942-24.7.1943)
м-р Волошин А.Н. (14.12.1943-28.11.1944)
м-р Хибин Д.В. (27.12.1944-9.5.1945)

2-я эскадрилья:

к-н Стоянов А.З. (23.10.1942-1.1.1943)
к-н Адинсков А.П. (23.3-11.10.1943)
к-н Гусев П.П. (14.12.1943-24.10.1944)
м-р Переверзин С.Ф. (24.10-27.12.1944)
м-р Перехрист Г.Я. (27.12.1944-9.5.1945)

3-я эскадрилья:

к-н Гарбуз И.Я. (23.10-18.11.1942)
к-н Киселев В.Н. (11.1942-25.4.1943)
м-р Шилилов Ф.Г. (29.6.1943-15.1.1944)
м-р Сегадин И.П. (7.3.1944-9.5.1945)

Герои Советского Союза:

1942 — нет

1943 — к-н Балашов В.П., к-н Баштырков А.А., с-т Гаврилов В.Н., к-н Киселев В.Н., ст. л-т Локало М.Ф. 1944 — ст. с-т Асеев Г.С., ст-на Бадюк М.М., л-т Бородин М.П., л-т Галкин П.А., ст. л-т Зайцев Н.И., к-н Кочелавский Ю.П., к-н Макаревич С.А., ст. л-т Пирогов В.В., м-р Скарнев А.И., п/п-к Сыромятников Б.П., ст. л-т Францев Е.И., к-н Шкаруба К.Ф.

1945 — нет

Вооружение:

Ил-4 — (10.1942-5.1945)
Хэмлден — (10.1942-7.1943)
Бостон-3 — (3-12.1943)
А-20 — (7.1943-5.1945)

35-й минно-торпедный авиационный полк

Сформирован приказом НК ВМФ №0053 от 28.2.1942 в резерве ВВС ВМФ в г. Базымак Куйбышевской обл на базе 1-го зап и включен в состав ОМАГ. Имел 2-эскадрильный состав (штат 030/255-А). Числился в составе действующей армии (воевал на Северном морском театре) с 25.6 по 5.11.1942. Приказом НК ВМФ №00373 от 23.10.1942 отведен на переформирование на базе ВМАУ им. Леваневского. В кон. ноября 1942 г. переведен на штат 030/156 и преобразован в штурмовой авиаполк.

Командовали полком в годы войны:

м-р Крылов А.В. (28.2-2.7.1942)
к-н Смоляков С.И. (8-11.1942)

1-я эскадрилья:

м-р Абрамов Н.В. (4.3.1942-4.3.1943)

2-я эскадрилья:

к-н Мурашов И.С. (4.3-14.7.1942)

Герои Советского Союза: нет.

Вооружение:

Ил-4 — (3-11.1942)

36-й минно-торпедный (в период с 4.11.1942 по 5.4.1944 дальнебомбардировочный), краснознаменный (с 22.7.1944) авиационный полк

Сформирован приказом НК ВМФ №0053 от 28.2.1942 в резерве ВВС КБФ (подчинен ОМАГ) на базе 8-й бабр ВВС КБФ (аэродром Богослово). Имел 2-эскадрильный состав (штат 030/255-А). С конца апреля 1942 г. полк передислоцирован в г. Саранск, где продолжил формирование на базе 1-го зап. 5.6.1942 получил приказ перебазируться в г. Майкоп и войти в подчинение заместителя Наркома ВМФ адмирала И.С. Исакова. Числился в составе Действующей армии с 6.6.1942 по 29.1.1943 (реально действовал на театре с 28.6.1942, отправлен в тыл на переформирование 28.10.1942), с 5.8.1942 входил в состав 63-й бабр ВВС ЧФ. 6.1.1943 переведен на 3-эскадрильный штат (030/264). После окончания переформирования вновь введен в состав 63-й бабр ВВС ЧФ, с 9.7.1943 — 1-й мтад ВВС ЧФ. Числился в составе Действующей армии (ЧФ) с 19.3.1943 по 5.4.1944 (реально полк действовал на театре с 30.4.1943 по 2.5.1944). На основании приказа НК ВМФ №0122 от 15.2.1944 приступил к передислокации на Северный морской театр. Числился в составе Действующей армии (СФ) с 5.6.1944 по 9.5.1945 (реально действовал с 17.6.1944), входил в состав 5-й мтад ВВС СФ. Приказом НК ВМФ №00141 от 14.7.1945 приступил к передислокации на Дальний Восток и 17.8.1945 вошел в состав 2-й мтад ВВС ТОФ. Числился в составе Действующей армии с 17.8 по 2.9.1945.

Командовали полком в годы войны:

п/п-к Биба А.Г. (4.3-13.6.1942)
п/п-к Ефремов А.Я. (13.6.1942-25.10.1944 и 12.3-2.9.1945)

м-р Обухов П.Н. (25.10-27.12.1944) врид;
м-р Коттев Ф.М. (27.12.1944-12.3.1945) врид;

1-я эскадрилья:

к-н Балин Н.А. (4.3-15.9.1942)
м-р Фокин А.И. (15.9.1942-16.10.1943)
м-р Обухов П.Я. (16.10.1943-27.11.1944)
к-н Хрыпов В.М. (24-30.12.1944)
к-н Ильюшкин Г.И. (31.1-9.5.1945)

2-я эскадрилья:

к-н Осипов П.М. (4.3-12.6.1942)
м-р Синицын Н.П. (12.6-23.11.1942)
м-р Лукин А.М. (23.11.1942-7.1943)
м-р Переверзин С.Ф. (7.1943-24.10.1944)
к-н Волынкин И.Т. (27.11.1944-9.5.1945)

3-я эскадрилья:

м-р Стародуб В.И. (1.1943-нач. 1944)
к-н Хамков Г.П. (нач. 1944 — 28.6.1944)
м-р Прокофьев М.М. (13.7.1944-6.4.1945)

Герои Советского Союза:

1942-1943 — нет

1944 — к-н Волынкин И.Т., ст. л-т Клошкин А.С., ст. л-т Рукавицын В.П., к-н Рычков А.Д., м-р Фокин А.И. 1945 — к-н Писарев Г.В.

Вооружение:

Ил-4 — (3-10.1942)
Бостон-3 — (3.1943-4.1944)
А-20Ж — (8.1943-8.1945)

49-й минно-торпедный авиационный полк

Сформирован приказом НК ВМФ №0042 от 18.2.1942 в составе 29-й бабр, (с 9.7.1943 г. 2-я мтад) ВВС ТОФ на базе сокращенных аз 4 и 50-го мтап. Имел 3-эскадрильный состав (штат 030/264). Участвовал в Советско-японской войне, числился в составе Действующей армии с 9.8.1945 по 2.9.1945.

Командовали полком в период советско-японской войны: м-р Тишин И.С.

Герои Советского Союза: нет.

Вооружение:

ДБ-3Т (6.1941-9.1945)
А-20 (лето 1945)

50-й смешанный бомбардировочный, минно-торпедный (с февраля 1942 г.), отдельный дальнеразведывательный (с 13.11.1943) авиационный полк

Сформирован приказом НК ВМФ №0056 от 29.3.1941 в составе 29-й бабр ВВС ТОФ (с 9.7.1943 2-я мтад) на базе 2 и 5-й аз 4-го мтап, 27 и 36-й обаз. Первоначально имел 4-эскадрильный состав, в декабре 1941 г. начато формирование 5-й эскадрильи, но приказом НК ВМФ №0042 от 18.2.1942 преобразован в 3-эскадрильный (штат 030/264). Приказом НК ВМФ №0863 от 13.11.1943 выведен из состава дивизии и переформирован в отдельный дальнеразведывательный полк.

Вооружение:

ДБ-3Т (6.1941-11.1943)
СБ (6.1941-2.1942)

51-й минно-торпедный, таллинский (с 22.10.1944 г.), краснознаменный (с 5.4.1945 г.), ордена Ушакова 2 степени (с 20.4.1945 г.), ордена Нахимова 1 степени (с 8.7.1945 г.) авиационный полк

Сформирован приказом НК ВМФ №0800 от 22.10.1943 в резерве ВВС КБФ на базе экипажей 58-й мрз, 25-й аз ночных штурмовиков и 6-й саз. Имел 3-эскадрильный состав (штат 030/264). Входил в состав 8-й мтад ВВС КБФ. Числился в составе Действующей армии с 15.2.1944 (реально участвовал в боевых действиях с 20.6.1944) по 9.5.1945.

Командовали полком в годы войны:

м-р Кузнецов В.М. (17.11.1943-31.07.1944)
м-р Ситяков Ф.А. (31.07-29.09.1944)
м-р Фокин А.И. (17-20.10.1944) врид
м-р Орленко И.Ф. (11.1944-9.05.1945)

1-я эскадрилья:

к-н Меркулов В.А. (5-9.1944)
к-н Михайлов А.Л. (9.1944-14.10.1944)
к-н Тимофеев И.Д. (14.10.1944-9.5.1945)

2-я эскадрилья:

к-н Тихомиров И.В. (5.1944-24.7.1944)
м-р Ковалев Б.Е. (24.7-кон.1944)
к-н Макарихин Ф.Н. (кон. 1944-9.5.1945)

3-я эскадрилья:

к-н Михайлов П.Н. (6.1944-15.7.1944)
к-н Мещерин К.А. (9.1944-9.5.1945)

Герои Советского Союза (Герои РФ):

1944 — м-р Пономаренко И.Н., л-т Сачко И.К., к-н Тихомиров И.В.

1945 — мл. л-т Богачев А.А., л-т Борисов М.В., м-р Заварин Г.А., мл. л-т Речков И.И.

1998 — л-т Носов В.П., мл. л-т Игошин А.И., с-т Дорофеев Ф.И.

Вооружение:

А-20Ж (10.1943-5.1945)

52-й отдельный дальнебомбардировочный, минно-торпедный (с 13.11.1943), гвардейский (с 26.8.1945) авиационный полк

Сформирован до начала Великой Отечественной войны в качестве 14-го дбп ВВС РККА. 29.4.1942

г. передан в состав ВВС ВМФ и вошел в состав ВВС ТОФ в качестве 52-го одбп. Имел 3-эскадрильный состав (штат 030/264). Приказом НК ВМФ №0863 от 13.11.1943 преобразован в минно-торпедный и введен в состав 2-й мтад ВВС ТОФ. Участвовал в Советско-японской войне, числился в составе Действующей армии с 9.8.1945 по 2.9.1945.

Командовал полком в период советско-японской войны:

п/п-к Буркин М.И.

Герои Советского Союза:

1945 — п/п-к Буркин М.И., м-р Карпенко И.Т.

Вооружение:

ДБ-35/Т (4.1942-9.1945)

6-я (с 25.6.1942 — 5-я) минно-торпедная эскадрилья 2-го гвардейского смешанного авиационного полка им. Б.Ф. Сафонова (с 15.6.1942)

Сформирована в конце марта 1942 г. в составе 2-го гсеп ВВС СФ на базе эскадрильи 4-го мтап ВВС ТОФ и минно-торпедного звена 2-го гсеп. В октябре 1942 г. обращена на формирование 24-го мтап ВВС СФ.

Командовали эскадрилей в годы войны:

м-р Попович Г.Д.

Герои Советского Союза:

нет.

Вооружение:

Ил-4 — (3.10.1942)

Приложение №2

Герои Советского Союза:

АГЛОТКОВ Федор Николаевич

Родился в 1907 в с. Новооздоевское ныне Валуйского р-на Белгород. обл. в семье рабочего. Русский. Член ВКП(Б) с 1931. В Сов. Армии с 1929, в ВМФ с 1934. В 1938 окончил Ейскую школу мор. летчиков.

Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Штурман эскадрильи 5-го гмтап (2-я мтад ВВС ЧФ) гв. капитан А. к июню 1944 произвел 378 боевых вылетов, уничтожил 4 танка, 2 бронемашин, 3 зен. батареи, 2 арт. батареи, в группе — 4 транспорта, 11 быстроходных дес. барж, 3 тральщика, 4 торпед. катера, танкер и 2 сухогрузные баржи. 20/21.8.1944 во время ночного удара по ВМБ Констанца погиб. 5.11.1944 ему присвоено звание Героя Сов. Союза. Нагр. орд. Отечественной войны 1-й ст., медалями.

АСЕЕВ Григорий Сафронович

Родился в 1920 в с. Петропавловка ныне Володарского р-на Кокчетав. обл. Казах. ССР в семье крестьянина. Украинца. Член ВКП(Б) с 1944. Образование среднее. В ВМФ с 1939. Окончил Объединен. школу мл. авиаспециалистов ВВС ТОФ.

В боях Вел. Отеч. войны с января 1942. Стрелок-радист 9-го гмтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. ст. сержант А. принимал участие в 81 боевом вылете и потоплении 4 транспортов, 2 сторож. кораблей, каботаж. судна, 7 мотоботов пр-ка. Сбил враж. самолет. 16.10.1944 на подходе к каравану враж. судов в р-не мыса Кибегнес (Норвегия) самолет был подбит. Экипаж горящего самолета сбросил торпеду, потопил транспорт врага, сам погиб. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.1944 посмертно. Нагр. орд. Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 2-й ст., Красной Звезды.

Бюст Героя установлен на территории музея авиации СФ. Его имя увековечено в мемориале Героя Сов. Союза в Иркутске. Мемор. доска установлена на улице его имени в г. Улан-Удэ. Его именем названа также улица в пгт Карымское Читинской обл.

АФАНАСЬЕВ Николай Федорович

Родился в 1916 в дер. Соколово ныне Лихославльского р-на Калинин. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(Б) с 1943. В ВМФ с 1937, в 1939 окончил Ейское ВМАУ.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Штурман звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан А. к марту 1944 совершил 229 боевых вылетов, потопил 5 транспортов и канонерскую лодку пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 31.5.1944. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, медалями.

27.8.1944 А. не вернулся с боевого задания. Именем Героя названы судно морского флота, улица в г. Пионерск (Калинингр. обл.). Установлены мемор. доски в г. Лихославль на улице его имени, в дер. Борки Ломоносовского р-на Ленингр. обл. на здании поселкового Совета.

БАБАНОВ Иван Дмитриевич

Родился 17.1.1911 в г. Иваново-Вознесенск (Иваново) в семье рабочего. Русский. Член ВКП(Б) с 1932. Окончил среднюю школу, Ивановскую совпартишколу. В Сов. Армии с 1933 по 1935 и с 1941. Окончил Воен. школу им. ВЦИК в 1935. Работал в системе МВД, затем на меланжевом комбинате в Иваново. В ВМФ с июля 1941.

На фронтах Вел. Отеч. войны с авг. 1943. Закончил курсы штурманов авиации ВМФ. Штурман звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. лейтенант Б. к сент. 1944 совершил 68 боевых вылетов, участвовал в потоплении 6 транспортов, танкера и сторож. корабля пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.1944.

После войны продолжал службу в ВМФ. С 1946 ст. лейтенант Б. — в запасе. Работал пом. мастера на меланжевом комбинате в Иваново. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, медалями. Умер 4.1.1972.

БАДЮК Михаил Михайлович

Родился 3.1.1920 в с. Чугуевка ныне Чугуевского р-на Примор. края в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(Б) с 1943. Окончил Благовещенское речное училище в 1939. Работал нач-ком радиостанции порта Байкал Слюдянского р-на Иркут. обл. В ВМФ с 1939. Окончил школу мл. авиац. специалистов ТОФ в 1940.

В боях Вел. Отеч. войны с мая 1942. Ст. возд. стрелок-радист 9-го гмтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. старшина Б. к концу 1943 в составе экипажа торпедоносца совершил 86 боевых вылетов на постановку мин, бомбардировку аэродромов пр-ка, разведку кораблей в Баренцевом море. Участвовал в потоплении 12 транспортов врага, сбил враж. самолет. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.2.1944.

В 1944 окончил воен. школу летчиков первонач. обучения ВВС ВМФ, в 1946 — Ейское ВМАУ, в 1955 — ВВА. Служил в авиации ВМФ. С 1962 майор Б. — в запасе. Живет в Ростове-на-Дону. Работал мастером в пед. ин-те, а затем в ин-те с.-х. машиностроения. Нагр. орд. Ленина, Красного Знамени, 3 орд. Отечественной войны 1-й ст., орд. Красной Звезды, медалями.

БАЖАНОВ Григорий Сергеевич

Родился в 1918 в дер. Большая Дуброва ныне Орехово-Зуевского р-на Моск. обл. в семье крестьянина. С 1925 жил в Москве. Русский. Член ВКП(Б) с 1941. Окончил сред. школу. В ВМФ с 1936. Окончил Ейское ВМАУ в 1938.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Штурман эскадрильи 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан Б. к июлю 1944 совершил 145 боевых вылетов, потопил 6 транспортов, 2 катера и сбил самолет пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944.

После войны продолжал службу на флоте. С 1954 майор Б. — в запасе. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды, медалями. Умер в 1955.

БАЛАШОВ Вячеслав Петрович

Родился 16.4.1917 в с. Ижевское ныне Спасского р-на Рязан. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(Б) с 1942. Окончил среднюю школу. В ВМФ с 1938. Окончил ВМАУ в 1939.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Ком-р звена 24-го мтап (5-я бабр ВВС СФ) капитан Б. к маю 1943 совершил 58 боевых вылетов, из них 23 ночью. На его боевом счету 5 потопленных транспортов пр-ка и сторожевой корабль. Звание Героя Сов. Союза присвоено 24.7.1943.

После войны продолжал службу на флоте. В 1952 окончил ВМА. С 1971 полковник Б. — в запасе. Живет в Ленинграде. Преподаватель Ленингр. ин-та текстильной и легкой промышленности. Нагр. орд. Ленина, Красного Знамени, 2 орд. Красной Звезды, медалями. Бюст Героя установлен на территории музея авиации СФ.

БАЛЕВИН Василий Алексеевич

Родился 28.2.1908 в с. Павловско-Лужецк, ныне с. Павловское Истринского р-на Моск. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1932. Окончил среднюю школу. В ВМФ с 1933. Окончил Ейскую школу мор. летчиков в 1932. Участник Сов.-финл. войны 1939—1940.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Зам. ком-ра эскадрильи 1-го гмтап (8-я бабр ВВС КБФ) гв. капитан Б. к ноябрю 1942 совершил 90 боевых вылетов, потопил 2 транспорта, канонер. лодку, 3 сторожевых корабля, эсминец и сбил 2 самолета пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.2.1943. В 1945 окончил Высшие офицер. курсы ВВС ВМФ.

С 1948 майор Б. — в запасе. Жил в Москве. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды, медалями. Умер 23.12.1979.

БАШТЫРКОВ Андрей Андреевич

Родился в 1914 в дер. Судимирка ныне Угличского р-на Ярослав. обл. в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1941. В 1934 окончил два курса Моск. машиностроит. ин-та. Работал токарем на 2-м Моск. часовом з-де. В ВМФ с 1934. Окончил Ейскую школу мор. летчиков в 1936. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940. Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Воевал в 118-м мрп ВВС СФ, с октября 1942 г. — ком-р звена 24-го мтап (5-я бабр ВВС СФ). К январю 1943 капитан Б. совершил 107 боевых вылетов. 14.1.1943, преодолев плотный враж. зенитный огонь, торпедировал и потопил особо охраняемый транспорт пр-ка. При отходе от цели самолет был подбит. Экипаж погиб. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.2.1943 посмертно. Нагр. орд. Ленина, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями.

Навечно зачислен в списки воин. части. Улица в г. Ковдор Мурман. обл. названа его именем.

БОГАЧЕВ Александр Александрович

Родился 11.11.1922 в дер. Старый Ужин ныне Старорусского р-на Новгород. обл. в семье крестьянина. Русский. Образование среднее. В ВМФ с 1940. В 1943 окончил Ейское ВМАУ.

В дейст. армии с авг. 1944. Летчик 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) мл. лейтенант Б. к окт. 1944 совершил 14 боевых вылетов, потопил 3 транспорта и сторож. корабль пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945.

С 1950 ст. лейтенант Б. — в запасе. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, медалями. Умер 12.8.1978. Похоронен в г. Петропавловск Ленгорсовета.

БОРЗОВ Иван Иванович

Родился 21.10.1915 в дер. Староворова ныне Егорьевского р-на Моск. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1942. Окончил Моск. авиац. техникум. С 1935 в ВМФ. В 1936 окончил Ейскую школу мор. летчиков. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940.

С началом Вел. Отеч. войны — на фронте. Ком-р 1-го гмтап (8-я мтад ВВС Балт. флот) гв. майор Б. к июлю 1944 совершил 147 боевых вылетов, потопил сторож. корабль и 2 транспорта пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944.

В 1948 окончил ВМА. Маршал авиации (1972). В 1962—1974 командующий авиацией ВМФ. Нагр. 2 орд. Ленина, 6 орд. Красного Знамени, орд. Ушакова 2-й ст., Отечественной войны 2-й ст., 2 орд. Красной Звезды, медалями. Умер 4.6.1974. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

БОРИСОВ Михаил Владимирович

Родился 16.4.1923 в дер. Наровищина Мозырского р-на Гомельской обл. в семье служащего. Белорус. Член ВКП(б) с 1946. Окончил 8 классов, в марте 1941 — Гомельский аэроклуб. В ВМФ с 1941. В 1943 окончил ВМАУ им. Леваневского. Служил в авиац. полку перегонок самолетов ВВС ВМФ.

С авг. 1944 — на фронте. Зам. ком-ра авиац. эскадрильи 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) лейтенант Б. совершил 17 боевых вылетов, потопил 5 транспортов врага. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945.

В 1947 окончил Высшие офицер. курсы ВВС ВМФ. С 1960 подполковник Б. — в запасе. Живет в Москве. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., 2 орд. Красной Звезды, медалями.

БОРОНИН Михаил Петрович

Родился 10.11.1914 в дер. Торбеево, ныне пгт Торбеевского р-на Морд. АССР, в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1944. В 1938 окончил Уральский политехн. ин-т им. С.М. Кирова. Работал нач.-ком смены и пом. нач.-ка мартеновского цеха Алапаевского металлургического з-да. В ВМФ с 1941. Окончил курс спец. подготовки. Получил специальность летчик-наблюдатель.

На фронтах Вел. Отеч. войны с сент. 1942. Штурман звена 9-го гмтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. лейтенант Б. к январю 1944 совершил 22 боевых вылета. Его экипаж потопил 2 транспорта и танкер врага, в группе — один транспорт и сторожевой корабль. 22.2.1944 ему присвоено звание Героя Сов. Союза. 11.5.1944 при выполнении боевого задания погиб в р-не мыса Кибергнес. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 2-й ст., медалями. Памятник Герою установлен в г. Алатырь Чуваш. АССР, бюст — на территории музея авиации СФ. На здании мартеновского цеха в г. Алапаевск Свердлов. обл. и на доме на родине установлены мемор. доски. Имя Героя носят улица в пгт Ромоданово Морд. АССР, теплоход, пионер. дружины ряда школ.

БУДАРАГИН Виктор Александрович

Родился 11.2.1919 в г. Астрахань в семье служащего. Русский. Член ВКП(б) с 1947. Окончил два курса металлург. техникума в г. Выкса Горьков. обл. В ВМФ с 1939. Участник Сов.-финл. войны 1939—1940. Окончил школу мл. авиационистов ВВС Балт. флота.

С началом Вел. Отеч. войны — на фронте. Штурман самолета 1-й эскадрильи 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. лейтенант Б. к середине июля 1944 совершил 228 боевых вылетов, потопил 4 транспорта, 2 торпед. катера, уничтожил 7 складов с боеприпасами. Звание Героя Сов. Союза присвоено 19.8.1944.

В 1951 окончил Высшее спец. офицер. классы ВМФ. С 1953 майор Б. — в запасе. Живет в г. Красногорск Моск. обл. Работал диспетчером на красногор. механ. з-де. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, 2 орд. Отечественной войны 1-й ст., медалями.

БУНИМОВИЧ Юрий Эммануилович

Родился 13.3.1919 в г. Владикавказ, ныне Орджоникидзе Сев.-Осет. АССР, в семье рабочего-железнодорожника. Русский. Образование среднее. Учился в Пятигорском аэроклубе. С 1938 в ВМФ. В 1940 окончил Ейское ВМАУ.

С началом Вел. Отеч. войны — на фронте. Командир звена 1-го гв. минно-торпед. полка (8-я мтад ВВС КБФ) гв. ст. лейтенант Б. к окт. 1943 совершил 98 боевых вылетов, потопил 6 транспортов, танкер, 2 сторож. корабля, уничтожил несколько самолетов на аэродромах, 3 самолета пр-ка сбил в возд. боях.

14.1.1944, возвращаясь с задания, погиб. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.1.1944. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, медалью.

Похоронен в братской могиле в Ленинграде. Именем Героя названа улица в г. Пятигорске Ставропольского края.

БУРКИН Михаил Иванович

Родился 10.2.1912 в Москве в семье служащего. Русский. Член ВКП(б) с 1939. Окончил 3 курса рабфака, аэроклуб. В ВМФ с 1935. В 1938 окончил Ейскую школу мор. летчиков.

Участвовал в Вел. Отеч. войне с 1941, в Сов.-япон. войне с августа 1945. 52-й мтап (2-я мтад ВВС ТОФ) под командованием подполковника Б. с 9 по 22.8.45 произвел 138 боевых вылетов, уничтожил 2 транспорта, разрушил завод и портовые сооружения в корейских городах Сейсин (Чхонджин) и Расин (Наджин), вывел из строя ж.-д. мост. Звание Героя Сов. Союза присвоено 14.9.1945.

В 1949 окончил ВА ГШ. С 1958 ген.-майор авиации Б. — в запасе. Живет в Куйбышев. Почет. гражданином города. Нагр. 2 орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Александра Невского, 2 орд. Отечественной войны 1-й ст., орд. Красной Звезды, медалями.

ВАСИЛЬЕВ Григорий Дмитриевич

Родился 11.10.1911 в дер. Субботово ныне Бежецкого р-на Калинин. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1932. Окончил три курса техникума. В ВМФ с 1930. Окончил военно-теоретич. школу летчиков в Ленинграде в 1934. Ейскую школу мор. летчиков в 1936.

На фронтах Вел. Отеч. войны с марта 1943. Ком-р звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан В. к дек. 1943 совершил 46 успешных боевых вылетов, потопил 4 транспорта и танкер пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.2.1944.

После войны продолжал службу в авиации ВМФ. В 1955 окончил ВМА. С 1958 полковник В. — в запасе. Жил и работал в г. Евпатория. Нагр. 2 орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Ушакова 3-й ст., Красной Звезды, медалями. Умер 20.11.1978. Похоронен на Аллее Героев.

ВОЛЫНКИН Илья Тихонович

Родился в 1908 в дер. Упертовка ныне Богородицкого р-на Тульской обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1932. Окончил сельхозтехникум. В ВМФ с 1934. В 1939 окончил Ейское ВМАУ. Служил в ВВС ТОФ.

На фронте с конца 1943. Зам. ком-ра эскадрильи 36-го мтап (5-я мтад ВВС СФ) капитан В. к концу войны совершил 68 боевых вылетов, уничтожил 2 транспорта, тральщик и баржу пр-ка, участвовал в потоплении 5 транспортов, 4 сторожевых кораблей, тральщика, сторож. катера и сухогрузной баржи. 5.11.1944 ему присвоено звание Героя Сов. Союза.

В 1950 окончил Высшие летно-такт. курсы авиации ВМФ, служил летчиком-испытателем. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями. Подполковник В. 30.6.1956 погиб. Бюст установлен в Музее авиации СФ.

ГАВРИЛОВ Владимир Николаевич

Родился 18.4.1921 в Петрограде (Ленинград) в семье рабочего. Русский. Окончил 10 классов. Учился в Ленингр. ин-те водного транспорта. В ВМФ с 1939. Окончил школу мл. авиац. специалистов в 1940, ВМАУ им. С.А. Леваневского в 1941.

В боях Вел. Отеч. войны с марта 1942. Возд. стрелок-бомбардир 24-го мтап (5-я бабр ВВС СФ) комсомолец сержант Г. отличился 14.1.1943 при нанесении удара по враж. судам на внешнем рейде порта Варде (Сев. Норвегия). Экипаж, в котором Г. выполнял обязанности штурмана, потопил особо охраняемый транспорт противника водоизмещением 8000 т. При этом экипаж самолета погиб. 22.2.1943 присвоено звание Героя Сов. Союза посмертно. Нагр. орд. Ленина, Отечественной войны 1-й ст.

Навечно зачислен в списки воинской части. На р. Каме его имя носит буксирный теплоход. Имя Героя начертано на мемор. доске, посвященной памяти работников и студентов Ленингр. ин-та водного транспорта, погибших во время войны.

ГАГИЕВ Александр Максимович

Родился 16.6.1922 в г. Владикавказ, ныне г. Орджоникидзе Сев.-Осет. АССР, в семье служащего. Осетин. Член ВКП(б) с 1944. Окончил 2 курса техникума электромеханизации и аэроклуб в Орджоникидзе. В ВМФ с 1939. Окончил Ейское ВМАУ. Служил летчиком в ВВС ТОФ.

В боях с мая 1944. Ком-р звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. лейтенант Г. к окт. 1944 совершил 28 боевых вылетов, потопил 4 транспорта и 1 ПЛ пр-ка. 6.3.1945 присвоено звание Героя Сов. Союза.

В 1953 окончил ВМА. С 1975 полковник Г. — в запасе. Работал ст. инженером в НИИ в Ленинграде. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями.

ГАЛКИН Павел Андреевич

Родился 15.12.1922 в с. Нижняя Ищердь Кораблинского р-на Рязанской обл. в семье служащего. Русский. Член ВКП(б) с 1944. Окончил пед. ин-т. В ВМФ с 1940. В 1943 окончил ВМАУ.

На фронте Вел. Отеч. войны с июля 1943. Штурман звена 9-го мтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. лейтенант Г. к апр. 1944 совершил 22 боевых вылета, потопил 2 ПЛ, 2 транспорта и танкер и в составе группы — 2 транспорта пр-ка 19.8.1944 присвоено звание Героя Сов. Союза.

После войны служил в ВМФ. В 1956 окончил ВВА. С 1978 — полковник запаса. Живет в г. Ейске Краснодар. края. Его бюст установлен на территории музея авиации СФ. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3 ст., медалями.

ГРЕЧИШНИКОВ Василий Алексеевич

Родился в 1911 в г. Николаев в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1932. В ВМФ с 1931. Окончил Николаевскую и Ейскую школы мор. летчиков. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940.

В Вел. Отеч. войне с июня 1941. Ком-р эскадрильи 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ). В ночь на 8.8.1941 вместе с др. экипажами капитан Г. вылетел на бомбардировку Берлина. Несмотря на то что полет проходил в трудных условиях, задание правительства было успешно выполнено. Звание Героя Сов. Союза присвоено 13.8.1941. Всего на бомбардировку Берлина летал 9 раз. Нагр. орд. Ленина, Красного Знамени, медалями. 24.10.1941 при бомбежке мех. частей врага в р-не с. Грузино (Чудский р-н Новгород. обл.) свой подбитый самолет направил на враж. танк. колонну и погиб.

Мемор. доски установлены на Николаевском судостроительном заводе и улице его имени в г. Николаев; обелиск — в с. Грузино. Его именем назван траулер.

ДЕГТЯРЕВ Владимир Арсентьевич

Родился 15.7.1903 в с. Драбиновка ныне Новосанжарского р-на Полтавской обл. в семье крестьянина. Украинец. Член ВКП(б) с 1932. Окончил 7 классов. В

ВМФ с 1925. В 1933 окончил Борисоглеб. школу воен. летчиков. Служил ком-ром звена в ВВС КБФ, на Дальнем Востоке, Дунайской флотилии.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Пом. ком-ра по летной части 119-го мтап (впоследствии 13-го гдбал ВВС ЧФ) майор Д. к 25.8.1943 совершил 402 боевых вылета (из них 301 ночью) на бомбардировку баз, портов, судов, кораблей, аэродромов, ж.-д. станций, живой силы и техники пр-ка. Нанес значительный урон врагу. Звание Героя Сов. Союза присвоено 16.5.1944. Нагр. 2 орд. Ленина, орд. Красного Знамени.

24.5.1944 погиб. Обелиск установлен в г. Саки Крымской обл. Его именем названа Драбиновская школа.

ДЕМИДОВ Ростислав Сергеевич

Родился 4.11.1922 в Харькове в семье служащего. Украинец. Член ВКП(б) с 1944. Окончил 10 классов. В ВМФ с нояб. 1940. В 1941 окончил ВМАУ им. С.А. Леваневского.

В боях Вел. Отеч. войны с февр. 1944. Штурман звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. ст. лейтенант Д. совершил 95 боевых вылетов. На его боевом счету 6 потопил. транспорта пр-ка, подвод. лодка и несколько поврежд. транспортов. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945.

В 1951 окончил ВВА, доктор военно-мор. наук. С 1983 полковник Д. — в отставке. Работал в Моск. ин-те инженеров гражд. авиации профессором кафедры. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1 ст., Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3 ст., медалями.

ДУПЛИЙ Сергей Прокофьевич

Родился 6.10.1904 в с. Сидоровка ныне Корсунь-Шевченковского р-на Черкас. обл. в семье крестьянина. Украинец. Член ВКП(б) с 1928. Окончил техникум, работал в совхозе. В Сов. Армии с 1926. Окончил Закавк. пех. школу с 1932, школу летчиков-наблюдателей в 1934, курсы штурманов в Ейске в 1938.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Штурман 5-го гмтап (1-я мтад, ВВС Черномор. флота) гв. майор Д. к маю 1944 совершил 189 боевых вылетов, уничтожил 7 транспортов, 2 сторож. и 6 торпед. катеров, танк, 2 тральщика и несколько барж с живой силой и техникой, а также 15 самолетов на аэродромах врага. Участвовал в 54 минных постановках. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.1944.

С 1953 полковник Д. — в запасе. Жил в Москве. Нагр. 2 орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Нахимова 2 ст., Красной Звезды, медалями. Умер 9.6.1984. Именем Героя названа пионер. дружина школы в родном селе.

ЕВГРАФОВ Вадим Николаевич

Родился в 1922 в г. Брянск в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1944. Образование среднее. В ВМФ с 1940. Окончил Ейское ВМАУ.

В боях Вел. Отеч. войны с июля 1943. Летчик 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. лейтенант Е. к июлю 1944 совершил 117 боевых вылетов для нанесения ударов по ВМБ пр-ка, поиска и уничтожения враж. кораблей, на минные постановки. Потопил 4 транспорта. Звание Героя Сов. Союза присвоено 19.8.1944. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, медалями.

Погиб 20.8.1944. В г. Всеволожск Ленингр. обл. на улице его имени установлен мемор. доска.

ЕФРЕМОВ Андрей Яковлевич

Родился 26.8.1910 в с. Лазинка ныне Скопинского р-на Рязан. обл. в семье железнодорожника. Русский. Член ВКП(б) с 1931. Окончил в Москве школу ФЭУ, курс рабфака ж.-д. транспорта, совпартшколу. С 1926 работал на Моск.-Курской ж.-д., на з-де им. Войтовича. В Сов. Армии с 1932. В 1934 окончил воен. школу летчиков. С 1939 ком-р звена. Участвовал в сов.-финл. войне 1939-40. Участник Вел. Отеч. войны. Ком-р эскадрильи 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ) капитан Е. 8.8.1941 участвовал в нанесении бомбового удара по Берлину. Звание Героя Сов. Союза присвоено 13.8.1941.

В 1949 окончил Высшие офицер. летно-такт. курсы ВМС, в 1952 — ВВА. Возглавлял учеб. отряд, был нач.-ком авиац. школы. С 1964 полковник Е. — в запасе. Работал директором Ждановского парка Москвы. Нагр. 2 орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1 ст., 3 орд. Красной Звезды, медалями. Умер 5.1.1985.

ЖЕСТКОВ Александр Иванович

Родился 29.8.1910 в дер. Лапино ныне Гагаринского р-на Смоленск. обл. в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1942. Образование среднее. Работал слесарем з-да «Точмашбыт» в Сов. Армии с 1938. Окончил Ейское ВМАУ в 1940.

С началом Вел. Отеч. войны на фронте. Ком-р звена 5-го мтап (1-я мтад ВВС ЧФ) гв. ст. лейтенант Ж. к маю 1944 совершил 161 боевой вылет, уничтожил 10 транспортов, потопил сторож. корабль, танкер, 5 барж, подбил 10 танков, сжег 2 самолета на земле. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.1944. В 1945 окончил Высшие офицер. курсы ВВС ВМФ. в 1954 — ВВА. С 1971 полковник Ж. — в запасе. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Нахимова 2 ст., Отечественной войны 1-й ст., 2 орд. Красной Звезды, медалями. Живет в Москве.

ЗАВАРИН Григорий Антонович

Родился в 1904 в с. Сластуха ныне Екатериновского р-на Саратов. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1929. В Сов. Армии с 1925. Окончил пех. школу и Оренбург. школу летчиков-наблюдателей. Служил штурманом, флагштурманом 4-го мтап ВВС ТОФ.

С началом Вел. Отеч. войны — на фронте. Флагштурман 10-й сабр (ВВС КБФ). Авиационная бригада, взаимодействуя с частями противовозд. обороны, прикрывала г. Талин, п-ов Ханко и корабли флота от авиации врага, защищала подступы к Ленинграду. С января 1942 по ноябрь 1943 служил в ВВС ТОФ, с нояб. 1943 назначен флагштурманом 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ). В его составе майор З. совершил 27 боевых вылетов для нанесения бомб. и торпед. ударов по кораблям и транспортам пр-ка, участвовал в потоплении 5 транспортов, миноносца и сторожевого корабля. 29.9.1944, возвращаясь с боевого задания, погиб. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945 посмертно. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды, медалями.

ЗАЙЦЕВ Николай Иванович

Родился в 1917 в Москве в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1939. В ВМФ с 1936. Окончил Ейское военно-мор. авиац. училище. В боях Вел. Отеч. войны с сентября 1942. Зам. ком-ра эскадрильи 9-го мтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. ст. лейтенант З. к февралю 1944 совершил 22 боевых вылета, лично потопил 2 транспорта и танкер, в группе с другими экипажами — транспорт и сторожевой корабль. 22.2.1944 присвоено Звание Героя Сов. Союза. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени. 11.5.1944 при выполнении боевого задания погиб.

Сооружен бюст в мемор. комплексе г. Коломна, в пос. Сафоново Мурман. обл. — памятник.

ИВАНОВ Николай Дмитриевич

Родился 14.10.1920 в с. Знаменка ныне Старооскольского р-на Белгород. обл. в семье служащего. Русский. Член ВКП(б) с 1942. В ВМФ с 1939. Окончил ВМАУ в 1941.

Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Штурман звена 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. лейтенант И. к июню 1944 совершил 98 боевых вылетов для нанесения торпед. и бомбовых ударов по кораблям и транспортам, ж.-д. узлам, аэродромам и др. объектам врага. Потопил 4 транспорта и 2 тральщика пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944.

После войны продолжал службу в авиации ВМФ. В 1949 окончил Высшую офицер. школу штурманов, а в 1955 — ВМА. С 1956 майор И. — в запасе. Живет в Ленинграде. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, 2 орд. Отечественной войны 1-й ст., медалями.

ИЛЬИН Илья Иванович

Родился в 1910 в Санкт-Петербурге (Ленинград). Русский. Член ВКП(б) с 1931. В ВМФ с 1933. Окончил Ленингр. военно-теоретич. школу летчиков и Ейскую школу мор. летчиков. Служил в ВВС КБФ. Участник Сов.-финл. войны 1939—1940.

Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р эскадрильи 119-го мтап (последствия 13-го гдабп) ВВС ЧФ капитан И. к авг. 1943 совершил 270 боевых вылетов на бомбардировку живой силы и техники врага, на разведку его сил и средств. Уничтожил 8 складов с боеприпасами, 3 минных поля пр-ка, взорвал несколько цистерн с горючим. Звание Героя Сов. Союза присвоено 16.5.1944. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды, медалью. Погиб 3.5.1944 в боях за Севастополь.

ИЛЬЯШЕНКО Георгий Данилович

Родился 1.5.1918 в с. Воронцово-Александровское (г. Зеленокумск) Ставроп. края в семье крестьянина. Русский. Окончил 7 классов школы №3 в г. Грозный Чеч.-Ингуш. АССР, работал фотографом в ж.-д. клубе. Окончил Грозненский аэроклуб. В ВМФ с 1939. Окончил Ейское ВМАУ.

Участник Сов.-япон. войны 1945. Летчик 4-го мтап (2-я мтад ВВС ТОФ) лейтенант И. совершил 3 боевых вылета на порт Расин (Наджин) и коммуникаций пр-ка. В составе звена потопил 2 транспорта. В последнем вылете он торпедировал цель и посадил горящий самолет на воду. Звание Героя Сов. Союза присвоено 14.9.1945.

С 1947 ст. лейтенант И. — в запасе. Живет в г. Каспийск Даг. АССР. Работал на Махачкалинском авиапредприятии. Нагр. орд. Ленина, Отечественной войны 1-й ст., медалями.

КАНАРЕВ Виктор Павлович

Родился 10.3.1907 в г. Коканд ныне Ферганской обл. Узб. ССР в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1939. Окончил сред. школу. В ВМФ с 1927. Окончил школу морских летчиков в 1936. Участник Сов.-финл. войны 1939—1940.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. 5-й мтап (1-я мтад ВВС ЧФ) под команд. гв. подполковника К. уничтожил 8 транспортов, ПЛ, танкер, 8 барж и катеров, 24 самолета пр-ка. Ком-р совершил 74 боевых вылета. Звание Героя Сов. Союза присвоено 16.5.1944.

После войны продолжал службу в авиации ВМФ. В 1949 окончил ВА ГШ. С 1961 генерал-лейтенант авиации К. — в отставке. Нагр. 2 орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Ушакова 2-й ст., Отечественной войны, медалями. Умер 19.9.1965. Именем Героя названа улица в Коканде.

КАРПЕНКО Иван Трофимович

Родился 14.12.1916 в пос. Лисичанск, ныне город Ворошиловгр. обл., в семье рабочего. Украинец. Член ВКП(б) с 1939. Окончил 7 классов и школу ФЗУ, работал слесарем на лисичанском з-де «Пролетарий». В Сов. Армии с 1934. Окончил Ворошиловгр. воен. авиац. школу пилотов.

Участник сов.-япон. войны 1945. Пом. ком-ра 52-го мтап (2-я мтад ВВС ТОФ) майор К. умело командовал боевыми действиями полка при бомбардировке воен. объектов и живой силы врага в япон. порту Расин (Наджин) и военно-мор. базе Сайсин (Чонджин) в Сов. Кореи. Лично К. повредил 2 транспорта, потопил 4 дес. баржи, уничтожил много живой силы пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 14.9.1945.

После войны продолжал службу в авиации ВМФ. В 1948 окончил Высшие офицер. курсы авиации ВМФ, в 1952 — ВВА. Генерал-лейтенант (1962). Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, 3 орд. Красной Звезды, медалями. Умер 2.9.1970. Похоронен в Николаеве.

КИСЕЛЕВ Василий Николаевич

Родился 15.10.1910 в Санкт-Петербурге (Ленинград) в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1931. Окончил фабрично-завод. училище. Работал на з-де им. В.И. Ленина в Ленинграде. В ВМФ с 1933. Окончил Ейскую школу мор. летчиков. Служил в ВВС КБФ и СФ. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. В должностях командира звена 116-го мтап, с октября 1942 г. зам. ком-ра авиац. эскадрильи 24-го мтап (5-я бабр ВВС СФ) капитан К. совершил 190 боевых вылетов для нанесения бомбовых ударов по аэропортам и ВМБ пр-ка, потопил 4 враж. транспорта общим водоизмещением 33 тыс. тонн. 25.4.1943 во время атаки враж. конвоя в р-не Конгс-фьорда на севере Норвегии на горящем самолете врезался во враж. транспорт и вместе с экипажем погиб. Звание Героя Сов. Союза присвоено 24.7.1943 посмертно. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды. Записан навечно в списки полка.

КИЦЕНКО Иван Иванович

Родился 20.5.1920 в с. Галицино ныне Кочубеевского р-на Ставроп. края в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1954. Окончил 7 классов. В ВМФ с 1937. В 1938 окончил Ейское ВМАУ. Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р звена 5-го мтап (2-я мтад ВВС ЧФ) гв. ст. лейтенант К. к середине окт. 1944 совершил 217 боевых вылетов на бомбардировку, дальнюю разведку, минные постановки, 6 раз доставлял грузы партизанам Крыма. Потопил 6 транспортов, танкер, БДБ, повредил ПЛ врага. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945. С 1954 капитан К. — в запасе. Жил в Киеве. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, 2 орд. Отечественной войны 1-й ст., орд. Красной Звезды, медалями. Умер 8.6.1981.

КЛЮШКИН Алексей Степанович

Родился 22.2.1916 в г. Орехово-Зуево Моск. обл. в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1943. Окончил 7 классов. Работал слесарем на з-де «Карболит». В Сов. Армии с 1937. В 1940 окончил Ейское ВМАУ.

Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Адъютант-штурман звена 36-го мтап (1-я мтад ВВС ЧФ) ст. лейтенант К. 28.9.1943 при налете на корабли пр-ка в порту Констанца (Румыния) был тяжело ранен, но до конца выполнил боевую задачу, торпедировав враж. миноносцы. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.1.1944.

В 1945 окончил Высшие офицер. курсы ВВС ВМФ. С 1955 подполковник К. — в запасе. Жил в Риге, работал ст. методистом водолазно-спасат. отдела Мин-ва коммун. хозяйства Латв. ССР. Нагр. орд. Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й ст., 2 орд. Красной Звезды, медалями. Умер 22.5.1985.

КОЛЕСНИК Павел Автономович

Родился в 1917 в с. Степановка ныне Винницкого р-на Винниц. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(Б) с 1944. В ВМФ с 1935. Окончил в 1939 Ейское ВМАУ.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Летчик 1-го мтап (8-я мтад КБФ) гв. ст. лейтенант К. к середине дек. 1943 совершил 199 боевых вылетов, потопил 3 транспорта, танкер и плавучий маяк. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.2.1944. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного знамени, орд. Красной Звезды. 6.3.1944 погиб.

Именем Героя названы улица и пионер. дружина в с. Степановка, пионер. отряды в г. Пионерский Калинингр. обл., школа № 3 в г. Пестово Новгород. обл., 8-летняя школа № 259 в Ленинграде. В дер. Борки Ломоносовского р-на Ленингр. обл. установлена мемор. доска.

КОТОВ Никита Дмитриевич

Родился 17.4.1915 в с. Куликовы Липы ныне Валуйского р-на Белгород обл. в семье крестьянина. Русский.

Член ВКП(Б) с 1943. После окончания Черкас. автомот. техникума работал автомехаником в Бабинской МТС Киев. обл. В ВМФ с 1937. Окончил в 1938 курсы стрелков-бомбардиров при Ейском ВМАУ. Служил в ВВС КБФ. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940. Совершил 26 боевых вылетов.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Флаг-штурман 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. майор К. к июню 1944 нанес 152 бомб. удара по воен. объектам в глубоком тылу врага, участвовал в потоплении 4 транспортов и сторож. корабля. В возд. бою уничтожил один истребитель. Ставил мины на коммуникациях пр-ка. Звание Героя. Сов. Союза присвоено 22.7.1944.

В 1948 окончил Курсы усовершенствования штурманов. С 1956 подполковник К. — в запасе. Жил в г. Пушкин Ленгорсовета. Нагр. 2 орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями. Умер 27.3.1979.

КОЧЕЛАВСКИЙ Юрий Петрович

Родился в 1920 в Баку в семье рабочего. Русский. Член ВКП(Б) с 1942. Окончил 10 классов. С 1937 в Сов. Армии. Окончил Ейское ВМАУ. Служил в ВВС ТОФ. На фронтах Вел. Отеч. войны с марта 1942. Штурман эскадрильи 9-го мтап (5-я мтад ВВС ЧФ) гв. капитан К. совершил 102 боевых вылета. Участник 24 торпед. атак, в ходе которых потопил 5 транспортов, крупный танкер, сторож. корабль. В боях экипажем сбито 11 враж. самолетов. Звание Героя Сов. Союза присвоено 31.5.1944.

С февраля 1964 подполковник К. — в запасе. Жил в Ленинграде. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., 2 орд. Красной Звезды, медалями. Умер 27.10.1970.

На территории музея авиации СФ установлен бюст Героя.

КОШЕЛЕВ Петр Львович

Родился 27.9.1916 в г. Нижний Новгород (Горький). Русский. Член ВКП(Б) с 1941. Окончил 7 классов и школу ФЗУ, работал фрезеровщиком. В ВМФ с 1934. Окончил Ейскую школу мор. летчиков. Служил в истр. авиации КБФ. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Штурман эскадрильи 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан К. середине 1944 совершил 188 боевых вылетов. 105 раз участвовал в нанесении ударов враж. ВМБ, аэродромам, ж.-д. узлам, по кораблям и транспортам в море. Участвовал в потоплении 4 и повреждении 1 транспорта общим водоизмещением 29 тыс. т., уничтожении 8 самолетов пр-ка на аэродромах. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944.

После войны продолжал службу в ВМФ. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., медалями. 10.8.1946 майор К. умер. Его именем названа одна из улиц в г. Горький.

КУЗНЕЦОВ Василий Михайлович

Родился 9.1.1910 в дер. Кострица ныне Оленевского р-на Калинин. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(Б) с 1932. Окончил сред. школу, 3 курса рабфака. Работал грузчиком в Ленинграде. В ВМФ с 1930. Окончил школу мл. авиаспециалистов ВВС Черномор. флота с 1931, Ленингр. военно-теорет. школу летчиков в 1933, Ейскую школу морских летчиков в 1935. Курсы усовершенствования комсостава ВВС ВМФ при Ейском ВМАУ в 1943.

На фронтах Вел. Отеч. войны с 1943. Пом. ком-ра по летной подготовке и возд. бою 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. майор К. в условиях сильного противодействия авиации и зен. средств пр-ка к дек. 1944 торпедировал и потопил 5 враж. транспортов общим водоизмещением 31 тыс. т. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945.

После войны продолжал службу в ВВС ВМФ. В 1949 окончил Высшие офицер. летно-такт. курсы авиации ВМС. С 1954 полковник К. — в запасе. Живет в Киеве. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, 2 орд. Отечественной войны 1-й ст., орд. Красной Звезды, медалями. Имя Героя носит пионер. дружина школы в Ленинграде.

ЛОБАНОВ Евгений Александрович

Родился 5.1.1916 в г. Павловский Посад ныне Моск. обл. Русский. Член ВКП(Б). Окончил рабфак при МВТУ им. Баумана. В ВМФ с 1935. В 1938 окончил Ейское ВМАУ. Служил в ВВС ЧФ.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Ком-р эскадрильи 5-го мтап (1-я мтад ВВС ЧФ) гв. капитан Л. к ноябрю 1943 совершил 235 боевых вылетов на бомбардировку ВМБ и портов пр-ка, на дальнюю разведку и сопровождение кораблей в море, на доставку партизанам Крыма оружия, боеприпасов и продовольствия. Потопил 7 транспортов пр-ка. Со своим экипажем сбил 2 истребителя пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.1.1944.

С 1946 гв. капитан Л. — в запасе. Жил и работал в Ташкенте. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, медалями. Умер 18.2.1974

ЛОРИН Михаил Васильевич

Родился 6.9.1909 в г. Мариуполь, ныне г. Жданов Донец. обл., в семье рабочего. Русский. Член ВКП(Б) с 1942. В 1937 окончил Ленингр. ин-т инженеров Гражд. возд. флота и работал инженером авиосъемки. В ВМФ с дек. 1941. В боях Вел. Отеч. войны с июля 1942. Штурман эскадрильи 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан Л. к сентябрю 1944 совершил 142 боевых вылета, потопил 7 транспортов пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.1944. Участник Сов.-япон. войны 1945.

После войны продолжал служить на различ. командных должностях в ВМФ. С 1968 полковник Л. — в запасе. Живет в Ленинграде. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Нахимова 2 ст., Отечественной войны 1-й и 2-й ст., медалями.

МАКАРЕВИЧ Сергей Антонович

Родился в 1913 в г. Орел в семье рабочего. Русский. Член ВКП(Б) с 1941. Образование среднее. В ВМФ с 1935. Окончил Ейское ВМАУ в 1938. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940.

Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Пом. ком-ра эскадрильи 9-го мтап (5-я мтад ВВС ЧФ) гв. капитан М. совершил 194 боевых вылета на бомбардировку ВМБ, портов и кораблей пр-ка. Потопил 3 транспорта и 2 сторожевых корабля врага. Погиб 13.10.1943 в бою с конвоем пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 31.5.1944 посмертно. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного знамени, орд. Александра Невского, Красной Звезды.

Его бюст установлен на Аллее Героев на территории Музея авиации СФ.

МИНАКОВ Василий Иванович

Родился 7.2.1921 в г. Минеральные Воды ныне Ставроп. края в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(Б) с 1943. Окончил 9 классов. Учился в аэроулье в г. Лытгоск того же края. С 1938 в ВМФ. В 1940 окончил Ейское ВМАУ.

В боях Вел. Отеч. войны с 1942. Ком-р звена 5-го мтап (2-я мтад ВВС ЧФ) гв. ст. лейтенант М. к окт. 1944 совершил 182 боевых вылета, потопил 18 враж. транспортов, в возд. бою сбил 4 самолета пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.1944.

После войны продолжал службу в ВМФ. В 1952 окончил ВМА, в 1961 — ВА ГШ. Генерал-майор авиации, канд. военно-мор. наук. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., 2 орд. Красной Звезды, орд. «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями.

МИНЧУГОВ Дмитрий Михайлович

Родился в 1911 в г. Симбирск (Ульяновск) в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1939. С 1932 в ВМФ. Окончил школу воен. пилотов в г. Севастополь. Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р эскадрильи 5-го мтап (1-я мтад ВВС ЧФ) гвардии майор М. участвовал в 118 боевых вылетах. Эскадрилья под его командованием уничтожила 15 вражеских арт. батарей, 8 танков, 11 катеров, 5 транспортов, 15 самолетов на аэродромах. 14.5.1943 погиб при выполнении боевого задания. Звание Героя Сов. Союза присвоено 24.7.1943 посмертно. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, медалями.

МУСАТОВ Николай Алексеевич

Родился 19.11.1911 в с. Каменка ныне Узловского р-на Тульской обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1932. Окончил 2 курса строительного-индустр. техникума. Работал электромонтером. В ВМФ с 1933. Окончил в 1935 Ейскую школу морских пилотов. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940. В боях Вел. Отеч. войны с июня 1941. Ком-р 13-го мтап (2-я гв. мтад ВВС ЧФ) гв. подполковник М. к маю 1945 совершил 247 боевых вылетов. Звание Героя Сов. Союза присвоено 15.5.1946. В 1951 окончил ВВА. С 1961 генерал-майор авиации М. — в запасе. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Ушакова 2-й ст., Нахимов 2 ст., Отечественной войны 1-й ст., 2 орд. Красной Звезды, медалями. Умер 17.10.1965. Похоронен в Ленинграде.

ПИРГОВ Владимир Васильевич

Родился 24.9.1918 в Москве в семье служащего. Русский. Член ВКП(б) с 1940. Образование — 10 классов. В ВМФ с 1936. В 1938 окончил Ейскую ВМАУ. В боях Вел. Отеч. войны с сент. 1942. Зам. ком-ра эскадрильи 9-го мтап (5-я мтад ВВС Сев. флота) гв. ст. лейтенант П. к дек. 1943 совершил 43 боевых вылета, произвел 12 минных постановок, потопил лично 3 транспорта, мотобот, танкер и в составе группы — 4 транспорта и сторожевой корабль. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.2.1944. После войны продолжал службу в ВМФ. В 1959 окончил ВВА, в 1959 — ВА ГШ. С 1975 полковник П. — в запасе. Живет в Москве. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Ушакова 2-й ст., 2-й орд. Отечественной войны 1-й ст., орд. Красной Звезды, медалями. Бюст Героя установлен на Аллее Героев на территории Музея ВВС СФ.

ПИСАРЕВ Геннадий Васильевич

Родился 7.2.1913 в с. Большое Березово ныне Вичугского р-на Иванов. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1938. Окончил 7 классов и школу ФЗУ. В Вооруж. Силах с 1933. В 1938 окончил школу летчиков-наблюдателей, в 1942 — воен. школу летчиков. В боях Вел. Отеч. войны с 1941. Штурман эскадрильи 36-го мтап (5-я мтад ВВС СФ) капитан П. к окт. 1944 совершил 84 боевых вылета, участвовал в потоплении 4 транспортов, нескольких тральщиков, 4 БДБ и 2 каботажных судов, в бомбардировке вражеской ВМБ. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945. После войны продолжал службу в ВМФ. С 1954 подполковник П. — в запасе. Жил в пгт Старая Вичуга. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями. Умер 29.3.1959. Его бюст установлен на Аллее Героев на территории Музея авиации СФ. Именем П. названа улица в пгт Старая Вичуга.

ПЛОТКИН Михаил Николаевич

Родился в 1912 в с. Ардонь ныне Клинуцкого р-на Брян. обл. в семье служащего. Еврей. Член ВКП(б) с 1939. Окончил 7 классов и школу ФЗУ. Работал на моск. автозаводе. В Вооруж. Силах с 1931. Окончил воен. авиац. школу летчиков. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940. В боях Вел. Отеч. войны с июня 1941. Пом. ком-ра эскадрильи 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ) капитан П. в ночь на 8.8.1941 участвовал в первом налете сов. авиации на Берлин, а 9.8 вторично бомбил его. Звание Героя Сов. Союза присвоено 13.8.1941. Нагр. 2 орд. Ленина, орд. Красного Знамени. 7.3.1942 майор П. погиб. Похоронен в Ленинграде.

ПОКАЛО Михаил Федорович

Родился в 1912 в Санкт-Петербурге (Ленинград) в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1939. В ВМФ с 1934. Окончил школу мл. авиац. специалистов, служил стрелком-радистом. В 1939 окончил авиац. училище. Участник Сов.-финл. войны 1939—1940.

В боях Вел. Отеч. войны с июня 1941. Штурман звена 118-го мтап а затем 24-го мтап (5-я бабр ВВС СФ) ст. лейтенант П. совершил 160 боевых вылетов, участвовал в потоплении 2 враж. ПЛ и 4 транспортов. 25.4.1943 погиб при атаке конвоя пр-ка в р-не Конгс-фьорда (Норвегия). Звание Героя Сов. Союза присвоено 24.7.1943 посмертно. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени. Навечно зачислен в списки воин. части.

ПОНОМАРЕНКО Илья Неофитович

Родился в 1909 в с. Ольховатка, ныне пгт Ольховатского р-на Воронеж. обл. в семье крестьянина. Украинец. Член ВКП(б) с 1931. Окончил 7 классов, работал в колхозе. В ВМФ с 1932. Окончил воен. школу пилотов. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940.

В боях Вел. Отеч. войны с 1941. Пом. ком-ра 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) майор П. к июлю 1944 совершил 57 боевых вылетов, потопил 2 враж. транспорта, участвовал в потоплении броненосца. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944.

С 1946 подполковник П. — в запасе. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды, медалями. Умер 1.1.1953. Похоронен в Ленинграде.

ПОПОВИЧ Григорий Данилович

Родился 23.4.1905 в с. Моринцы ныне Корсунь-Шевченковского р-на Черкас. обл. Украинец. Член ВКП(б) с 1930. Окончил 7 классов. В ВМФ с 1927. Окончил школу ком-ров звеньев ВВС в 1936.

В боях Вел. Отеч. войны с марта 1942. В составе ВВС Сев. флота совершил 56 боевых вылетов. Потопил лично и в группе 7 транспортов, танкер, сторожевой корабль, уничтожил 16 самолетов пр-ка. Участник Сов.-япон. войны 1945. Пом. ком-ра 4-го мтап по летной подготовке (2-я мтад ВВС ТОФ) майор П. совершил 2 боевых вылета. Потопил эсминец пр-ка. Доставил командованию ценные развед. данные о пр-ке. Звание Героя Сов. Союза присвоено 14.9.1945.

С 1948 подполковник П. — в запасе. Жил и работал в г. Херсон. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Александра Невского, Красной Звезды, медалями. Умер 24.9.1966.

ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ Евгений Николаевич

Родился 22.6.1909 в с. Благовещенье ныне Кирилловского р-на Вологод. обл. в семье учителя. Русский. Член ВКП(б) с 1940. Окончил 3 курса пед. техникума. В ВМФ с 1927. Окончил Ейскую школу морских летчиков в 1930, курсы усовершенствования комсостава в 1933. Участник Сов.-финл. войны 1939—1940.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. В августе 1941 ком-р 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ) полковник П. участвовал в нанесении первых бомб. ударов по воен. объектам Берлина. Звание Героя Сов. Союза присвоено 13.8.1941. С 1942 ком-р авиац. бригады, с сентября 1944 и.о. командующего ВВС ТОФ. В 1950—1962 командующий авиацией ВМФ. С 1962 генерал-полковник авиации П. — в Группе ген. инсп. МО СССР. Нагр. 3 орд. Ленина, 5 орд. Красного Знамени, орд. Суворова 2-й ст., Красной Звезды, медалями, иностр. орденом. Умер 29.10.1963. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище. Его имя носят улицы в г. Череповец Вологодской обл., в с. Волославино Кирилловского р-на установлен бюст Героя.

ПРЕСНЯКОВ Александр Васильевич

Родился 14.10.1917 в г. Скопин ныне Рязан. обл. в семье служащего. Русский. Член ВКП(б) с 1942. Окончил 7 классов и школу ФЗУ. Работал мотористом. В ВМФ с 1938. Окончил ВМАУ в 1939. Участвовал в Сов.-финл. войне 1939—1940. В боях Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р звена 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. ст. лейтенант П. к началу 1944 совершил 222 боевых вылета, потопил 2 транспорта, 2 тральщика, уничтожил 5 враж. самолетов на аэродромах. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944.

В 1954 окончил ВМА, в 1960 — ВА ГШ. С 1982 генерал-майор авиации П. — в запасе. Живет в г. Феодосия Крым. обл. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1 ст., орд. Отечественной войны 2-й ст., 3 орд. Красной Звезды, орд. «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями.

РАЗГОННИ Александр Иванович

Родился 30.8.1919 в пос. Минеральные Воды, ныне город Ставроп. края, в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1958. Окончил 9 классов и аэроклуб. В ВМФ с 1938. Окончил Ейское ВМАУ в 1940. Служил в ВВС КБФ. Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Летчик 1-го мтап (8-я мтад ВВС Балт флота) гв. ст. лейтенант Р. к ноябрю 1943 совершил 69 боевых вылетов, потопил 5 враж. транспортов общим водоизмещением 29,5 тыс. т. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.1.1944.

После войны продолжал службу в авиации ВМФ. С 1961 подполковник Р. — в отставке. Живет в Ленинграде. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, 2 орд. Отечественной войны 1-й ст., медалями.

РАЧКОВ Иван Ильич

Родился 8.3.1921 в с. Иваново ныне Очаковского р-на Николаев. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1946. Окончил среднюю школу. В ВМФ с 1939. Окончил ВМАУ в 1943.

В боях Вел. Отеч. войны с июля 1944. Штурман авиац. звена 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) мл. лейтенант Р. к началу 1945 произвел 19 боевых вылетов, участвовал в потоплении 5 враж. транспортов и тральщика. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945.

После войны служил в ВМФ. В 1956 окончил ВВА. С 1974 полковник Р. — в запасе. Живет и работает в Ялте Крым. обл. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями.

РЕНЗАЕВ Алексей Иванович

Родился в 1912 в с. Лесное ныне Земетчинского р-на Пензен. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1938. Образование среднее. В Сов. Армии с 1931. Окончил курсы летчиков-наблюдателей при Ейском ВМАУ в 1937.

Участник Вел. Отеч. войны с 1941. Штурман эскадрильи 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан Р. к окт. 1944 совершил 283 боевых вылета для нанесения ударов по воен. транспортам и объектам врага. Звание Героя Сов. Союза присвоено 6.3.1945. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, медалями.

Погиб при выполнении боевого задания 19.3.1945. Похоронен в братской могиле в пгт Лебяжье Ломоносовского р-на Ленингр. обл. В Мурманске Герою установлен памятник, в дер. Борки Ломоносовского р-на — мемор. доска. На родине и в пгт Земетчино школа и улица носят имя Героя.

РУКВИЦЫН Владимир Павлович

Родился 21.10.1918 в с. Гнездилово ныне Фатежского р-на Курской обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1943. Окончил пед. техникум в 1937. Работал учителем. В ВМФ с 1937. Окончил Ейское ВМАУ в 1940.

На фронтах Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р авиац. звена 36-го мтап (1-я мтад ВВС Черномор. флота) капитан Р. к октябрю 1943 совершил 110 боевых вылетов, участвовал в 5 воздуш. боях, уничтожил 4 транспорта, дальноточную батарею, взорвал торпед. мастерские пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 16.5.1944.

После войны продолжал службу в ВМФ. В 1956 окончил ВМА. С 1960 полковник Р. — в запасе. Живет в Москве. Награжден орденом Ленина, 4 орд. Красного Знамени, 2 орд. Отечественной войны 1-й ст., орд. Красной Звезды, медалями. Именем Героя названа школа в дер. Поздняково Фатежского р-на.

РЫХЛОВ Александр Дмитриевич

Родился 1.9.1912 в дер. Котово, ныне г. Долгопрудный Моск. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1943. Окончил 9 классов. Работал на з-де «Геофизика» в Москве. В погран. войсках с 1934. Окончил авиац. отделение Харьков. воен. училища войск НКВД в 1938.

В боях Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р авиац. звена 36-го мтап (1-я мтад ВВС ЧФ) ст. лейтенант Р. к маю 1944 произвел 120 боевых вылетов, потопил 5 транспортов, 5 быстроходных дес. барж, взорвал склад с боеприпасами, торпедировал миноносец в базе и сбил 2 самолета пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 16.5.1944.

После войны продолжал службу в погран. войсках. В 1951 окончил Высшие офицер. летно-такт. курсы ком-ров авиац. полков. С 1956 подполковник Р. — в запасе. Живет в Москве. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды, Отечественной войны 1-й ст., медалями.

САЧКО Иосиф Кузьмич

Родился в 1916 в г. Артемове ныне Донец. обл. Украинец. В Сов. Армии с 1937. Служил в погран. войсках. Окончил Иркут. воен. авиац.-техн. училище.

В боях Вел. Отеч. войны с марта 1944. Летчик 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) лейтенант С. совершил 8 боевых вылетов, потопил броненосец береговой обороны и транспорт пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944.

27.8.1944 ст. лейтенант С. погиб при выполнении боевого задания. Нагр. орд. Ленина, Красной Звезды.

СНАРЕВ Александр Ильич

Родился в 1912 в с. Володарское ныне Володарского р-на Кокчетав. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1937. Окончил среднюю школу, работал на строительстве шахты в Донбассе. В ВМФ с 1931. Окончил Ейское ВМАУ.

В боях Вел. Отеч. войны с августа 1942. Штурман 9-го мтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. майор С. совершил 133 боевых вылета, провел 18 торпедных атак, потопил 3 транспорта и шхуну пр-ка. 16.10.1944 погиб при выполнении боевого задания в составе экипажа подполковника Б.П. Сыромятникова. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.44 посмертно. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., медалями.

Бюст Героя установлен на территории музея ВВС Сев. флота, его именем названа улица в с. Володарское.

СОВЕТСКИЙ Михаил Александрович

Родился в 1917 в Москве. Русский. В ВМФ с 1937. Окончил Ейское ВМАУ в 1939. Участник Сов.-финл. войны 1939—1940.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Штурман звена 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. ст. лейтенант С. к октябрю 1943 совершил 82 боевых вылета, потопил 7 транспортов и ПЛ пр-ка. В воздуш. боях сбил 2 враж. самолета. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.1.1944. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени.

Погиб 22.8.1944. Похоронен в Ленинграде. Бюст Героя установлен в пос. Советский Выборгского р-на Ленингр. обл. Именем Героя названа школа № 12 в Москве.

СТРЕЛЕЦКИЙ Петр Федорович

Родился 13.11.1918 в с. Креничине ныне в черте пгт Дарожня Хмельниц. обл. в семье крестьянина. Украинец. Член ВКП(б) с 1941. Учился в Винниц. строит. техникуме. В ВМФ с 1936. Окончил в 1939 Ейское ВМАУ. Участник Сов.-финл. войны 1939—1940.

В боях Вел. Отеч. войны с июня 1941. Ком-р звена 1-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан С. совершил 90 боевых вылетов, потопил 4 враж. транспорта, поставил 30 мин на фарватерах пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 31.5.1944.

После войны окончил ВМА и продолжал службу в ВМФ. С 1957 подполковник С. — в запасе. Жил в г. Калининград Моск. обл. Работал инженером на заводе. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды, медалями. Умер 9.1.1974.

СЫРОМЯТНИКОВ Борис Павлович

Родился в 1910 в с. Сидоровское ныне Красносельского р-на Костром. обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1932. Учился в строит. техникуме в г. Иваново. В Сов. Армии с 1932. Окончил воен. авиац. школу пилотов в Луганск, курсы усовершенствования старшего комсостава при Ейском ВМАУ в 1943.

В боях Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р 9-го мтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. подполковник С. совершил 71 боевой вылет. Участвовал в потоплении 3 транспортов пр-ка. 16.10.1944 на горящем самолете двумя торпедами потопил враж. транспорт и вместе с экипажем погиб. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.1944 посмертно. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, медалями.

Навечно зачислен в списки воин. части. Мемор. доска установлена в с. Сидоровское, бюст Героя — на территории Музея авиации СФ.

ТИХОМИРОВ Иван Васильевич

Родился 7.2.1909 в с. Борки ныне Коноватовского р-на Калинин. обл. в семье служащего. Русский. В 1932 окончил Ленингр. речной техникум. Работал бакенщиком на Волге. В ВМФ с 1932. В 1933 окончил Ленингр. военно-теоретич. школу летчиков, в 1935 — Ейскую школу морских летчиков.

В боях Вел. Отеч. войны с декабря 1943. Ком-р эскадрильи 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ) капитан Т. 20.6.44 в составе эскадрильи уничтожил плотину на р. Свиры, превращенной врагом в мощный оборонительный рубеж. Совершил 9 боевых вылетов на бомбардировку скопления войск пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944. Нагр. орд. Ленина, Красного Знамени.

Погиб в бою 24.7.1944. Его именем названы улица в пос. Селижарово Калининской обл., теплоход.

ТОКАРЕВ Николай Александрович

Род. 13.4.1907 в г. Тула в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1926. Окончил 10 классов. Работал слесарем на оружейном з-де. В Вооруженных Силах с 1931. В 1932 окончил Качинскую военно-авиационную школу.

Участник Сов.-фин. войны 1939—1940. Командир эскадрильи 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ) майор Токарев совершил 57 боевых вылетов, нанес пр-ку значит. урон в живой силе и технике. Звание Героя Сов. Союза присвоено 21.4.1940. В годы Вел. Отеч. войны был ком-ром 2-го мтап/5-го гмтап, 63-й бабр, 1-й мтад ВВС ЧФ. Нагр. 2 орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., «Знак Почета». 31.1.1944 ген.-майор ав-ии Токарев погиб при выполнении боевого задания. Похоронен в г. Евпатория Крым. обл. Его именем названа дивизия, которой он командовал, улицы в Евпатории, Севастополе и Туле, а также школы в Евпатории и Туле, нас. пункт в Ленингр. обл. Памятник — в Евпатории.

ТОЛМАЧЕВ Александр Федорович

Родился 16.6.1913 в г. Харькове в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1939. Окончил 7 классов. В ВМФ с 1931. Окончил в 1935 ВМУ им. М.В. Фрунзе, в 1936 — Ейскую школу морских летчиков, в 1939 — авиационные курсы усовершенствования комсостава.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. Штурман 5-го гмтап (1-я мтад ВВС ЧФ) гв. майор Т. к марту 1943 совершил 106 боевых вылетов на бомбардировку скоплений войск пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 24.7.1943. После войны продолжал службу в ВМФ. В 1952 окончил ВМА. С 1958 полковник Т. — в запасе. Жил в Москве. Работал инженером на машино-строит. з-де. Нагр. 3 орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями. Умер 19.11.1979.

ФОКИН Афанасий Иванович

Родился в 1907 в дер. Добрынь ныне Климовского р-на Брян. обл. Русский. Член ВКП(б) с 1927. В ВМФ с 1933. Окончил Ейское ВМАУ. Участвовал в Сов.-фин. войне 1939—1940.

В боях Вел. Отеч. войны с июня 1941. Зам. ком-ра эскадрильи 1-го мтап, затем ком-р эскадрильи 36-го мтап (1-я мтад ВВС ЧФ) майор Ф. участвовал в налетах сов. авиации на Берлин. Потопил в Черном море 4 транспорта, 3 сторожевых корабля, быстроходную дес. баржу, уничтожил 2 самолета врага на аэродромах. К апрелю 1944 совершил 134 боевых вылета на бомбардировку объектов пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 16.5.1944.

В 1949 окончил Курсы усовершенствования офицерского состава. Нагр. 2 орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени, орд. Ушакова 2-й ст., Александра Невского, Красной Звезды, медалями. В 1953 полковник Ф. погиб при исполнении служебных обязанностей.

ФРАНЦЕВ Евгений Иванович

Родился в 1922 на разъезде Золотковский ныне Гусь-Хрустального р-на Владимир. обл. Русский. Член ВКП(б) с 1942. Жил на ст. Чернушка Пермской обл. В ВМФ с 1940. Окончил Ейское ВМАУ в 1943.

В боях Вел. Отеч. войны с июня 1943. Летчик 9-го гмтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. ст. лейтенант Ф. к июлю 1944 совершил 26 боевых вылетов. Потопил лично 2 враж. ПЛ, транспорт, танкер, мотобот и в группе — 2 транспорта. Звание Героя Сов. Союза присвоено 19.8.1944. Нагр. орд. Ленина, 2 орд. Красного Знамени. 15.3.1944 погиб во время торпедирования враж. транспорта. Навечно зачислен в списки воин. части. На ст. Чернушка его именем названа улица, установлена мемор. доска, бюст — на территории Музея авиации СФ.

ХОХЛОВ Петр Ильич

Родился 12.1.1910 в с. Есипово ныне Серебряно-Прудского р-на Моск. обл. Русский. Член ВКП(б) с 1940. Окончил 7 классов. Работал токарем на заводе. В ВМФ с 1932. Окончил с 1933 Вольскую военно-техн. авиац. школу, в 1936 — курсы при Ейской школе морских летчиков. Участник Сов.-фин. войны 1939—1940.

В боях Вел. Отеч. войны с июня 1941. Флагманский штурман 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ) капитан Х. в ночь на 8.8.1941 в составе группы бомбардировщиков участвовал в первом налете сов. авиации на Берлин. Звание Героя Сов. Союза присвоено 13.8.1941.

В 1950 окончил ВА ПШ. Был начальником штаба авиации ВМФ. С 1971 генерал-лейтенант авиации Х. — в запасе. Живет в Москве. Нагр. 2 орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Нахимова 2-й ст., 2 орд. Отечественной войны 1-й ст., орд. Отечественной войны 2-й ст., Красной Звезды, медалями.

ЧВАНОВ Виктор Тимофеевич

Родился в 1914 в Брянске. Русский. Член ВКП(б) с 1943. Жил и работал в Москве. В ВМФ с 1936. Окончил ВМАУ им. Леваневского в 1940.

Участник Вел. Отеч. войны с июня 1941. В 1944 окончил Высшие курсы усовершенствования офицерского состава ВВС ВМФ. Штурман звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. ст. лейтенант Ч. к августу 1944 совершил 199 боевых вылетов. Участвовал в потоплении 6 враж. транспортов. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.7.1944. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды. Гв. капитан Ч. погиб 9.8.1944. Похоронен в Ленинграде.

ЧЕРНИЕНКО Георгий Георгиевич

Родился 25.12.1907 в г. Тирасполь ныне Молд. ССР в семье рабочего. Украинец. Член ВКП(б) с 1930. Образование среднее. В Красной Армии с 1929. Окончил в 1932 1-ю воен. школу пилотов. Служил в Белорус. ВО, с 1939 — в ВВС ЧФ. В боях Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р эскадрильи 5-го гмтап (1-я мтад ВВС ЧФ) гв. майор Ч. к июню 1943 совершил 152 боевых вылета. Его эскадрилья уничтожила 6 торпедных катеров, 3 самоходные баржи, 35 самолетов на аэродромах пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 24.7.1943.

В 1945 окончил Высшие офицер. курсы ВВС ВМФ. С 1955 полковник Ч. в запасе. Жил в г. Одесса. Нагр. 2 орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Нахимова 2-й ст., Красной Звезды, медалями. Умер 17.2.1982.

ЧЕРНЫШЕВ Аркадий Петрович

Родился в 1917 в г. Орск ныне Оренбург. обл. Русский. Член ВКП(б) с 1942. Образование среднее. Окончил аэроклуб. В ВМФ с 1937. Окончил ВМАУ им. Леваневского в 1939.

В боях Вел. Отеч. войны с 1941. Ком-р эскадрильи 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан Ч. к марту 1944 совершил 223 боевых вылета, потопил 4 враж. транспорта и сторожевой корабль. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.1.1944. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени.

26.3.1944 погиб при выполнении боевого задания в Финском зал. В память о нем установлена мемор. доска на здании поссовета пос. Борки Выборгского р-на Ленингр. обл. Именем Героя названо судно.

ШАМАНОВ Игорь Гаврилович

Родился 25.9.1908 в г. Смоленск в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1942. Окончил 10 классов. В Вооруж. Силах в 1927—1933 и с октября 1941. Окончил в 1928 Борисоглеб. воен. школу летчиков. С 1933 пилот гражд. авиации.

В боях Вел. Отеч. войны с апреля 1942. Ком-р звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. капитан Ш. к сентябрю 1943 совершил 129 боевых вылетов, потопил 4 враж. транспорта. В боях сбил 8 самолетов пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 22.1.1944.

С 1948 майор Ш. — в запасе. Жил в Москве. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Отечественной войны 1-й ст., медалями. Умер 18.3.1982.

ШИШКОВ Михаил Федорович

Родился 17.10.1912 в дер. Кальтовка ныне Иглинского р-на Башк. АССР в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1944. Окончил 7 классов. В ВМФ с 1940. Окончил Энгельсовское воен. авиац. училище в 1941.

В боях Вел. Отеч. войны с сентября 1943. Ком-р звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ) гв. лейтенант Ш. к сентябрю 1944 совершил 75 боевых вылетов. Торпедировал и потопил 6 транспортов и танкер пр-ка общим водоизмещением 35 тыс. т. Звание Героя Сов. Союза присвоено 5.11.1944.

После войны продолжал службу в авиации ВМФ. В 1957 окончил ВМА. С 1975 полковник Ш. — в запасе. Живет в г. Николаев. Работает в воинской части. Нагр. орд. Ленина, 4 орд. Красного Знамени, орд. Ушакова 2-й ст., Отечественной войны 1-й ст., 2 орд. Красной Звезды, орд. «За службу Родине в ВС СССР» 3-й ст., медалями. Заслуж. воен. летчик СССР.

ШКАРУБА Константин Федорович

Родился 6.4.1915 в пос. Михайло-Коцюбинское ныне Черниговского р-на Чернигов. обл. в семье крестьянина. Украинец. Член ВКП(б) с 1941. Учился в Житомир. пед. ин-те. В Сов. Армии с 1934. Окончил Одес. школу воен. пилотов в 1938. Служил в ВВС ТОФ и КБФ.

В боях Вел. Отеч. войны с декабря 1942. Зам. ком-ра эскадрильи 9-го гмтап (5-я мтад ВВС СФ) гв. капитан Ш. к июлю 1944 совершил 73 боевых вылета. Потопил лично 2 транспорта общим водоизмещением 18 тыс. т. и в группе 6 транспортов и миноносец пр-ка. Звание Героя Сов. Союза присвоено 19.8.1944.

В 1948 окончил Высшие офицерские курсы авиации ВМС. С 1950 майор Ш. — в запасе. Жил в Риге. Нагр. орд. Ленина, 3 орд. Красного Знамени, орд. Красной Звезды, медалями. Умер 14.3.1957. Именем Героя в гпг Михайлово-Коцюбинское названа улица, бюст Ш. установлен на территории Музея авиации СФ.

Герои Российской Федерации:

ГРИБОВСКИЙ Александр Прокофьевич

Родился в 1918 в г. Петроград в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1941. В Сов. Армии с 1938.

В боях Вел. Отеч. войны с июня 1941. Стрелок-радист 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ), старшина. Погиб 19.3.1945 в бою с конвоем противника. Звание Героя РФ присвоено 23.2.1998.

ДОРОФЕЕВ Федор Иванович

Родился в 1926 в пос. Рассвет Ставропольского р-на Куйбышевской обл. в семье крестьянина. Русский. Беспартийный. Стрелок-радист 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ), сержант. Погиб 13.2.1945 в бою с конвоем противника. Звание Героя РФ присвоено 23.2.1998.

ИГАШОВ Петр Степанович

Родился в 1915 в с. Бетино ныне Касимовского р-на Рязанской обл. в семье служащих. Русский. Член ВКП(б). Летчик 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ), мл. лейтенант. Погиб 30.6.1941 в бою. Звание Героя РФ присвоено 6.7.1995.

ИГОШИН Александр Иванович

Родился в апреле 1924 в г. Молотов (ныне Пермь) в семье рабочего. Русский. Член ВЛКСМ с 1942. В Сов. Армии с 1942. Окончил ВМАУ им. Леваневского в 1944. В боях Вел. Отеч. войны с октября 1944. Штурман самолета 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ), мл. лейтенант. Погиб 13.2.1945 в бою с конвоем противника. Звание Героя РФ присвоено 23.2.1998.

МЕРКУЛОВ Василий Александрович

Родился 14.4.1912 в с. Добрыньское Ивановского р-на Владимирской обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВКП(б) с 1941. В Сов. Армии с 1934. Окончил ВМАУ им. Сталина в 1937. Служил в ВВС СФ и КБФ.

В боях Вел. Отеч. войны с июня 1941. Командир 2-й эскадрильи 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ), майор. Погиб 19.3.1945 в бою с конвоем противника. Звание Героя РФ присвоено 23.2.1998.

НОВИКОВ Василий Логанович

Стрелок-радист 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ), краснофлотец. Погиб 30.6.1941 в бою. Звание Героя РФ присвоено 6.7.1995.

НОСОВ Виктор Петрович

Родился 26.3.1923 в с. Добрыньское Ивановского р-на Владимирской обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВЛКСМ. В Сов. Армии с 1941. Окончил ВМАУ им. Леваневского в 1944.

В боях Вел. Отеч. войны с декабря 1944. Пилот 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ), лейтенант. Погиб 13.2.1945 в бою с конвоем противника. Звание Героя РФ присвоено 23.2.1998.

ПАРФЕНОВ Дмитрий Георгиевич

Родился 22.8.1919 в д. Глазово ныне Окуловского р-на Ленинградской обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВЛКСМ. В Сов. Армии с 1937. Окончил ВМАУ им. Сталина в 1939.

Штурман звена 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ), лейтенант. Погиб 30.6.1941 в бою. Звание Героя РФ присвоено 6.7.1995.

РАСТЯПИН Василий Сергеевич

Воздушный стрелок 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ), мл. сержант. Погиб 19.3.1945 в бою с конвоем противника. Звание Героя РФ присвоено 23.2.1998.

ХОХЛАЧЕВ Александр Митрофанович

Родился 13.2.1918 в ст. Потемкинская, ныне Верхнее-Курмороярское р-на Волгоградской обл. в семье крестьянина. Русский. Член ВЛКСМ. В Сов. Армии с 1938. Окончил ВМАУ им. Леваневского в 1940.

Стрелок-радист 1-го мтап (8-я бабр ВВС КБФ), мл. лейтенант. Погиб 30.6.1941 в бою. Звание Героя РФ присвоено 6.7.1995.

Достоинны присвоения звания Героя Российской Федерации за достигнутые боевые успехи:

ВАСИЛЬЕВ Николай Федорович

Родился 28.5.1923 в с. Каменоломни ныне Шахтинского р-на Ростовской обл. в семье рабочего. Русский. Член ВЛКСМ. В Сов. Армии с 1941. Окончил обучение по курсу летчика в 3-м ЗАП ВВС ВМФ в 1943.

В боях Вел. Отеч. войны с июня 1944. Командир звена 1-го гмтап (8-я мтад ВВС КБФ), ст. лейтенант. Потопил германские транспорты «Хохзее», «Муро», сторожевой корабль «V 1606». Погиб 7.12.1944 в бою с конвоем противника.

ПУДОВ Сергей Петрович

Родился 21.9.1919 в с. Лихачи Уральской обл. в семье рабочего. Русский. В Сов. Армии с 1939. Окончил Вольское военное авиационно-техническое училище в 1941, ВМАУ им. Леваневского в 1944.

В боях Вел. Отеч. войны с июля 1944. Пилот 51-го мтап (8-я мтад ВВС КБФ), лейтенант. Потопил германский миноносец «Т 18», повредил транспорта «НО 22» и «Суматра». Погиб 22.9.1944 в бою с конвоем противника.

Приложение №3. Основные показатели боевой деятельности МТА

1. МТА СФ

Год	1942	1943	1944	Всего
число с/в торпедоносцев	98	368	411	877
сброшено торпед по целям	38	139	204	381
число с/в на постановку мин	18	2	104	124
выставлено мин в заданных районах	16	2	91	109
Потоплено кораблей и судов (в т.ч. торпедами)	3 (0)	1 (1)	14 (8)	18 (9)
Повреждено кораблей и судов (в т.ч. торпедами)	2 (2)	2 (0)	1 (1)	5 (3)
Потери МТА (в т.ч. при вылетах для торпедных ударов по кораблям и на минные постановки)	22 (2)	35 (29)	57 (35)	114 (66)

2. МТА КБФ

Год	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
число с/в торпедоносцев	29	71	234	754	325	1413
сброшено торпед по целям	-	42	92	253	210	597
число с/в торпачиков	-	-	-	355	349	704
число с/в на постановку мин	112	98	305	355	196	1066
выставлено мин в заданных районах	104	94	445	652	278	1573
Потоплено кораблей и судов (в т.ч. торпедами)	-	-	5 (5)	11 (5)*	17 (5)**	33 (15)
Повреждено кораблей и судов (в т.ч. торпедами)	-	-	2 (2)	6 (0)	2 (0)**	10 (2)
Потери МТА (в т.ч. при вылетах для торпедных ударов по кораблям и на минные постановки)	71 (1)	23 (4)	15 (8)	105 (72)	46 (38)	260 (123)

Примечание. * Учена зенитная плавбатарей «Ниобе», потопленная совместно с бомбардировочной авиацией.

** По неполным данным.

3. МТА ЧФ

Год	1941	1942	1943	1944	Всего
число с/в торпедоносцев	-	73	355	125	553
сброшено торпед по целям	-	28	143	93	264
число с/в торпедоносцев	-	-	-	137	137
число с/в на постановку мин	15	47	227	185	474
выставлено мин в заданных районах	15	45	277	342	679
Потоплено кораблей и судов (в т.ч. торпедами)	-	4 (0)	8 (3)	7 (0)	19 (3)
Повреждено кораблей и судов (в т.ч. торпедами)	-	2 (0)	2 (0)	-	4 (0)
Потери МТА (в т.ч. при вылетах для торпедных ударов по кораблям и на минные постановки)	55 (0)	40 (1)	43 (14)	39 (23)	177 (38)

Литература и источники

Документальные источники:

Фонды архивов ГИА ВМФ, ГИВА, ЦВМА, NARA, Военно-научной библиотеки ГШ ВМФ, Института военной истории МО РФ, Научно-исследовательской исторической группы ВМФ.

Опубликованные исторические документы и исследования:

Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. М., 1993.
Артемов А. М. Морская авиация России. М., 1996.
Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941—1945 гг. Ч. 1—4. М., 1963.
Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1917—1941. М., 1992.
Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941—1942 гг. М., 1992.
Боевая летопись Военно-Морского Флота 1943 г. М., 1993.
Боевая летопись Военно-Морского Флота 1944—1945 гг. Рукопись.
Боевое использование авианосцев. М., 1973.
Боевой путь Советского Военно-Морского Флота, под редакцией А. В. Басова. М., 1988.
Бришкис П., Баркер Р. Убийцы кораблей. Затопить Германию! Пер. с англ. М., 2001.
Бюллетени боевого опыта ВВС СФ. Мурманск. 1944. №32, 33, 36.
Бюллетени минно-торпедного управления НК ВМФ СССР. М., 1943. №6, 7.
Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Т. 1—3. М., 1959—1962.
Временное наставление по боевой деятельности минно-торпедной авиации НБДМТА-40. Часть 1. Применение торпедного оружия. М., Л., 1940.
Герои Советского Союза Военно-Морского Флота 1937—1945. Биографический справочник. М., 1977.
Герои Советского Союза. Энциклопедия. Т. 1, 2. М., 1985—1987.
Денисов Б. А. Использование мин Военно-Морским Флотом СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Часть 1, II, III. Л., 1955.
Из истории советской авиации: Самолеты ОКБ имени С. В. Ильюшина. М., 1985.
Использование торпед, мин, тралов и противолодочных средств борьбы за год войны. М., 1943.
Использование торпед, мин, тралов и противолодочных средств борьбы за второй год войны. М., 1945.
Командный, начальствующий и политический состав соединений и частей Военно-Морского Флота Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Краткий справочник. М., 1971.
Корнилов Ю. Л., Дамин Б. К. Мины ВМФ СССР. СПб., 1998.
Корнилов Ю. Л., Строков А. А. Торпеды ВМФ СССР. СПб., 1994.
Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941—1945 гг.: Моряки-балтийцы в боях на море и на суше 1941—1945 гг. Кн. 1—4. М., 1990—1992.
Лурье В. М. Адмиралы и генералы Военно-Морского Флота СССР в период Великой Отечественной и советско-японской войн (1941—1945). СПб., 2001.
Лыков М. Л. Пароль — Балтика. Калининград, 1984.
Опыт первых минных постановок в Великой Отечественной войне. Информационный бюллетень Военно-морского научного управления Морского генерального штаба №16. М., 1952.
Оружие Российского флота (1696—1996). СПб., 1996.
Петров П. В., Степачков В. Н. и др. Советско-финляндская война 1939—1940. Т. 1, 2. СПб., 2003.
Потери самолетов ВВС ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1963.
Примоченко Е. Г. Развитие авиационного торпедного оружия для низкого торпедометания и боевое использование его авиацией ВМФ в период Великой Отечественной войны. Л., 1957.
Роскиз С. Флот и война. Т. 1—3. Пер. с англ. М., 1970.
Русский архив: Великая Отечественная: Накладные войны. Материалы совещаний высшего руководящего состава ВМФ СССР в конце 1940 года. Т. 12 (1—2). М., 1997.
Русский архив: Великая Отечественная: Приказы и директивы народного комиссара ВМФ в годы Великой Отечественной войны. Т. 21 (10). М., 1996.
Сборник материалов по опыту боевой деятельности ВМФ СССР. Вып. 41. Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Германии и ее союзников, понесенных от ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941—1945 гг. М., 1957.
Сборники материалов по опыту боевых действий Военно-воздушных сил Военно-Морского флота. №4—6, 9—13, 16, 19, 21, 24. М., 1945—1949.
Советско-финляндская война на море 1939—1940 гг. Ч. 1, 2. М., 1945.
Хаттори Т. Япония в войне 1941—1945. Сокр. пер. с япон. — М., 1973.
Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладоском озере. Вып. 1—8. М., 1945—1951.
Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Вып. 1—8. М., 1945—1951.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 1—6. М., 1945—1951.

Шваров В. В. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. М., 1985.

Шваров В. В. История конструкций самолетов в СССР 1938—1950 гг. М., 2002.

Шнигов Е. Н. Репрессированное Октябрьское. СПб., 1995.

Bekker C. Ostsee, deutsches Schicksal 1944/45. Oldenburg, 1959.

Campbell J. Naval weapon of World War Two. Lnd., 1985.

Dinklage L., Witthoft H. J. Die deutsche Handelsflotte 1939—1945. Bd. 1—2. Göttingen, 1970—1971.

Gerdau K. Kampfboot M328. Von der Selbstverständlichkeit der Pflicht. Herford, 1989.

Gomm B. Der Krieg zur See 1939—1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1, 2. Wiesbaden, 2000, 2003.

Groener E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1945. Bd. 1, 2—München, 1966—1968.

Groener E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1945. Bd. 1—8. München, 1982—1992.

Groener E. Die Schiffe der Deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939—1945 und ihr Verbleib. München, 1954.

Harnak W. Zerstörer unter deutscher Flagge 1934 bis 1945. Herford, 1978.

Hillgruber A. Die Raumdung der Krim 1944.// Wehrwissenschaftlichen Rundschau. Heft 9, 1959.

Huan C. La marine soviétique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991.

Jordan R. The World's Merchant Fleet 1939. The Particulars and Wartime Fates of 6,000 Ships. Annapolis, 2000.

Kortals W. ... ihre Hilferufe erklangen im Meer. Vorpostenboote die unentbehrlichen Einheiten der Kriegsmarine im 2. Weltkrieg. Zeitgeschichtliche Dokumentation.

Kosinski N., Stancescu R. Marina Romana in al II-lea razboi mondial. Vol. I, II, III. Bucuresti, 1996—1998.

Kriegsflotille Norske skip 3. September 1939 — 8. Mai 1945. Oslo, 1949.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939—1945. Bd. 21—44. — Bonn, 1990—1993.

Kurtzleben K., Schroeder W., Brenneke J. Minenschiffe 1939—1945. Herford, 1982.

La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale. Volume XI. Attività in Mar Negro e Lago Ladoga. Roma, 1972.

Meister J. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958.

Munching, von L. De verliezen van nederlands koopvaardijvloot in wereldoorlog II. Amsterdam, 1949.

Norske Veritas's hovedkontor. Norges, Sveriges og Danmarks handelsflaet. Tilgang og avgang i 1940—1945. Oslo, 1946.

Prager H. G. Panzerschiff «Deutschland»/Schwerer Kreuzer «Lützow». Ein Schiff — Schicksal von der Hintergründen seiner Zeit. — München, 1973.

Roba J. L., Craciunoiu C. Seaplane over the Black Sea. German-romanian operations 1941—1944. Bucharest, 1995.

Rohwer J. Hummelshagen G. Chronology of the War at Sea 1939—1945. The Naval History of World War Two. Lnd., 1992.

Rotaru J., Danuschin I., Craciunoiu C. Romanian Navy in World War II. Bucharest, 1996.

Ruge F. The Soviets as naval opponents 1941—1945. Annapolis, 1979.

Schneider G.-D. Vom Kanal zum Kaukasus. Die 3. R-Flotille — Feuerwehr an allen Fronten. Herford, 1982.

Schoen H. Flucht über die Ostsee 1944/45 im Bild. Stuttgart, 1996.

Schoen H. Ostsee '45. Bonn, 1995.

Schoen H. Ostseehafen 1945 — Die letzten Kriegstage. — Bonn, 1994.

Schwadtke K.-H. Deutschlands Handelsschiffe 1939—1945. Oldenburg, 1974.

Skjold E. Krigsskapsplatser Norge.// Stridsplan. Bd. 41—49.

Smith P. C. The Story of the Torpedo Bomber. Lnd., 1974.

Steinweg G. Die deutsche Handelsflotte im zweiten weltkrieg. Aufgaben und Schicksal. Göttingen, 1954.

Материалы журналов: «Авиамастер», «История авиации», «Морской сборник», «Техника и вооружение», «Флотомастер», «Матин Rundschau».

Мемуарная литература:

Минаков В. И. Герои черноморского неба: Записки морского летчика. СПб., 2002.
Минаков В. И. Гневное небо Тариды. Записки морского летчика. М., 1985.
Минаков В. И. Командиры крылатых линкоров. Записки морского летчика. М., 1981.
Минаков В. И. Торпедоносцы атакуют. Л., 1988.
Орленко И. Ф. Крылатые торпедоносцы. Рукопись.
Орленко И. Ф. Мы — «Таллинские». Таллин, 1982.
Пресняков А. В. Над волнами Балтики. Л., 1983.
Раков В. И. Крылья над морем. Записки военного летчика. Л., 1974.
Холдов П. И. Над тремя морями. М., 1982.

Интернет-сайты:

<http://www.bellabs.ru>

<http://www.hut.lv/~jaroma>

Морозов Мирослав Эдуардович

Торпедоносцы Великой Отечественной. Их звали «смертниками»

«Подготовка оригинал-макета — ООО «Издательство «Коллекция»

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: 411-68-74

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76,
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:

Центральный магазин — Москва, Сухарева пл., 12
(м. «Сухарева», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д. 84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать 01.01.2011.

Формат 84x108/16. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.

Бум. тип. Усл. печ. л. 36,96. Тираж 2300 экз.

Зак. № 1849

Отпечатано с электронных носителей издательства.

ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.

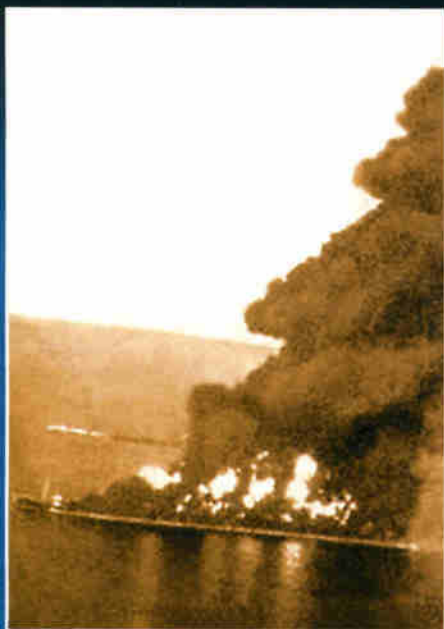
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34. Телефон/факс: (4822) 44-42-15

Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-689-44463-2



9 785699 444632 >



Их представляют «смертниками», «советскими камикадзе», которые жили не дольше трех-четырех боевых вылетов. Их воинская профессия считается едва ли не самой рискованной и опасной. О них судят по потрясающему фильму «Торпедоносцы», шокировавшему зрителей невиданным тогда натурализмом, правдивостью и трагизмом в показе Великой Отечественной войны.

Что в этом «культе» советских торпедоносцев правда, а что – лишь красивая легенда? Какова на самом деле была их боевая эффективность и подлинная цена их побед? Какой урон они наносили врагу? Выдерживают ли сравнение с немецкими, британскими, американскими и японскими торпедоносцами, не раз решавшими исход морских сражений?

Известно, что за годы Великой Отечественной наша торпедоносная авиация потопила 15 боевых и вспомогательных кораблей Кригсмарине, а также 22 транспортных судна. Мало это или много – особенно если принять в расчет несовершенство авиатехники, слабую подготовку летного состава и мощнейшее противодействие противника (немецкие ВМС имели самую сильную ПВО в Европе)?

Новая книга ведущего историка флота, основанная на материалах не только отечественных, но и зарубежных архивов, отвечает на все эти вопросы, давая исчерпывающую картину боевого применения торпедоносной авиации в годы Великой Отечественной войны.

ISBN 978-5-699-46226-1



9 785699 462261 >

