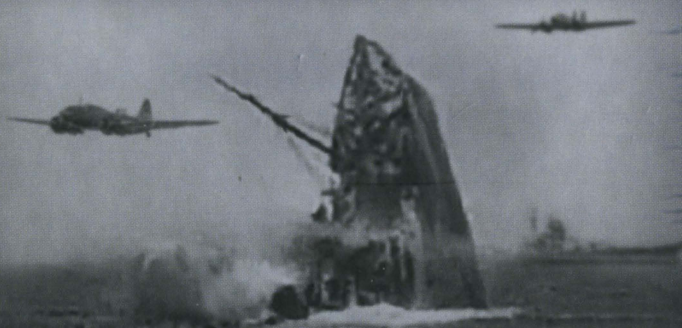


Великая Отечественная: Неизвестная война



Торпедоносцы в бою

Их звали
«смертниками»



Александр Широкоград

Великая Отечественная: Неизвестная война

Александр Широкоград



Торпедоносцы в бою

Их звали «смертниками»

Москва

«Яуза»

«Эксмо»

2006

Оформление серии художника *П. Волкова*

- Широкорад А.**
Ш 64 Торпедоносцы в бою. Их звали «смертниками». —
М.: Яуза, Эксмо, 2006. — 352 с. — (Великая Отечествен-
ная: Неизвестная война).

ISBN 5-699-17392-7

В 70 — 80-е годы минувшего века благодаря мемуарам и потрясающему художественному фильму в СССР сложился настоящий культ летчиков-торпедоносцев, согласно которому эта воинская профессия во время Отечественной войны была едва ли не самой опасной — бытовало мнение, что советские торпедоносцы в среднем жили всего по три-четыре боевых вылета, что фактически они были «смертниками», русскими камикадзе, и — главное! — что ценой этих страшных потерь торпедоносцы наносили противнику огромный, невосполнимый урон.

Данная книга — первая попытка разобраться (скрупулезно и беспристрастно, основываясь не на эмоциональных рассказах, а на документах), что в этом культе было правдой, а что — лишь красивой легендой, какова на самом деле была боевая эффективность советской торпедоносной авиации и подлинная цена ее побед.

ББК 63.3(0)62

ISBN 5-699-17392-7

© Широкорад А., 2006
© ООО «Издательство «Яуза», 2006
© ООО «Издательство «Эксмо», 2006

От автора

Книга «Торпедоносцы в бою» посвящена действиям советской торпедной авиации в годы Великой Отечественной войны. Кроме того, в ней рассказано об операциях германских торпедоносцев против советских кораблей. Борьба германской авиации с английским и американским флотами представляет собой особую большую тему и не затронута мной.

Данная книга — первая попытка рассказать о боевом пути нашей торпедоносной авиации. Возможно, кому-то из читателей, особенно из молодых, эта фраза покажется элементом столь модной сейчас саморекламы. Как это так? Ведь война закончилась 61 год назад, и неужели никто ничего не написал о торпедоносной авиации?

Кто-то из западных журналистов сострил: «В России о Второй мировой войне говорят так много, как будто она закончилась вчера». Это было сказано при Брежневе, но остается актуальным при Ельцине и сейчас, при Путине.

Казалось бы, за 60 лет десятки тысяч историков и журналистов, выпустивших огромные массивы книг и статей о войне, должны были подробно осветить каждый боевой эпизод.

Но, увы, Великая Отечественная война по-прежнему остается для нас неизвестной войной. Не верите? Приведу простой пример. О воздушных сражениях войны написаны тысячи книг и десятки тысяч статей. При советской власти издавалось полдюжины журналов, посвященных военной авиации. С 1989 г. их число как минимум утроилось. Годами идут споры, сколько было заклепок на каждой из модернизаций Ме-109 или Ил-2. А есть хоть одна работа на тему: «Результаты германских бомбардировок советских городов и промышленных объектов и эффективность советской ПВО в

противодействию этим налетам»? Предлагаю любознательным читателям облазить все библиотеки и справочные системы Интернета и гарантирую, что результат будет нулевой. Так что господа историки авиации за 60 лет не удосужились, занимаясь насекомыми, заметить слона.

Нечто подобное произошло и с торпедоносной авиацией. Я не буду попрекать за дикое вранье наше Совинформбюро и прочие органы пропаганды. Ложь и дезинформация — сильное оружие на войне. В 1939—1945 гг. безбожно врали и Геббельс, и англичане, и американцы.

Сразу же после войны наши военные историки приступили к созданию фундаментальных трудов по различным аспектам боевых действий артиллерии, самоходной артиллерии, реактивной артиллерии, авиации и т. д. В частности, в 1945—1951 гг. было написано три десятка выпусков «Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза», в которых содержится подневное описание боевых действий всех наших флотов и флотилий.

Эти монографии составлены по данным большого массива оперативной документации Красной армии и Военно-морского флота. С точки зрения фактического материала они очень информативны. Однако выводы, как правило, достаточно примитивны, а авторская оценка тех или иных событий вообще отсутствует.

По непонятным причинам авторы-составители «Хроники...» почти не пользовались трофейными германскими документами. И это при том, что военные документы германского, румынского и иных флотов были тщательно собраны в 1944—1946 гг. и аккуратно хранились в соответствующих организациях.

Наши военные историки также проигнорировали данные, полученные советскими и иностранными спасательными службами, поднявшими в 1944—1951 гг. сотни потопленных судов. А тут нужно было, не мудрствуя лукаво, хотя бы узнать название судна, тоннаж, координаты точки подъема и

характер повреждений, показывающий причины гибели судна — артогонь, бомба, торпеда и т. д.

Еще худшим недостатком «Хроники...» была короткая надпись в верхнем правом углу каждого выпуска: «секретно» или «сов. секретно». Почему на первых трех выпусках «Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре» стояли «две сережки», а начиная с 4-го выпуска — «одна сережка», понять мудрено. Как раз с 4-го выпуска «Хроника...» становится, на мой взгляд, более информативной.

В результате до середины 90-х годов «Хроника...» и десятки других информативных изданий, посвященных Великой Отечественной войне, были доступны крайне узкому кругу людей, буквально нескольким десяткам.

А вот для остальных советских граждан у нас сотнями выпускались книги военных историков и ветеранов. Причем в 99% книги ветеранов писали «черные перья» — литообработчики. Это были люди малосведущие в военном деле, но хорошо владевшие «совковым» сленгом.

Они одинаково славословили военные и трудовые подвиги коммунистов и комсомольцев на тракторах, подводных лодках, в шахтах, на заводах и торпедоносцах и т. д. Помните в небезызвестном «Золотом теленке» поэму Ляписа-Трубецкого: «Служил Гаврила почтальоном...»? После 1945 г. для «ляписов-трубецких» настал золотой век. Тысячи «Гаврил» сели в танки и самолеты... и пошло-поехало.

Естественно, что «Гаврилы» оказались и за штурвалами торпедоносцев. Преувеличенные во много раз в донесениях летчиков вражеские потери были еще «раздуты» литообработчиками. То же произошло и с зенитным огнем противника. Появились литературные штампы: «море огня», «шквал огня «Эрликонов», благо других германских автоматов литообработчики не знали, да и название звучное. В каждом полете «Гаврила» топил если не крейсер, то по крайней мере большой транспорт. В ходе каждой атаки неизменно погибали ведомые машины, а ведущая, как говорится, «на одном крыле»

кое-как садилась на аэродром. Так был создан миф о торпедоносной авиации, который сейчас, увы, воспринимается как реальность.

Но вот наступила гласность. Архивы понемногу приоткрыли, а затем вновь потихоньку стали закрывать. Наши военные историки, всякие там Волкогоновы, повыбрасывали партбилеты, записались в демократы и приступили к переписыванию истории войны. Стало модным афишировать поражения и большие потери наших войск. Но, увы, демократические историки не дали, а точнее, не захотели дать подлинной истории войны.

При этом брежневская идея «массового героизма» не была отвергнута, а лишь скорректирована. Теперь наверху остались лишь «Бармалеи», мешавшие героическим массам одолеть супостата. Стало аксиомой утверждение, что Сталин, Берия, Каганович, Жданов и прочие партийные руководители приносили исключительно вред армии и народу. Споры вызывает лишь оценка деятельности нескольких наших маршалов.

Несколько упрощая ситуацию, можно сказать, что лейтмотив современных официальных историков — виноваты во всем Сталин и Берия, было бы у нас демократическое правительство, мы бы немцев побили еще в 1941 г. При этом почему-то забывается, как «демократическая» Польша была в 1939 г. вдребезги разбита вермахтом за две недели, демократические Франция, Англия, а также разные там Бельгии и Голландии — через четыре недели боев, летом 1940 г., или лапки кверху подняли, или драпанули через Ла-Манш в Дюнкерке, пардон, в одних подштанниках.

Признать, что в 1941 г. Германия располагала не только самой лучшей в мире армией, но и лучшими в мире военными, от простого солдата, прошедшего школу гитлерюгенда, до генерала Генштаба, у нас до сих пор не могут. Равно не могут признать, что поражения в войне — это прежде всего плод безграмотности военных от маршалов до лейтенантов,

а ошибки политического руководства — уже производная от бездарности военных и их вранья.

Приступая к работе над книгой, я поставил себе цель — на основании известных мне документов показать читателю настоящую войну. Сразу скажу — настоящая война куда скучней киношки о войне и трудов литобработчиков. Но выбирать и оценивать — дело читателя.

Рассказывая о деятельности торпедоносцев, я в большинстве случаев начинал с донесений самих летчиков. Ведь именно по этим донесениям командование флотов составляло сводки для Ставки. А там «виртуальные» потери противника уже рассматривались как реальность, на основе которой принимались те или иные стратегические решения. За «виртуальные» потери давали ордена, очередные звания и «призовые» деньги.

В 1957 г. Генеральный штаб выпустил секретный «Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Германии и ее союзников, нанесенных от ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». В нем были существенно скорректированы потери, указанные в донесениях летчиков. В некоторых случаях даже даны ссылки на авторов западных корабельных справочников. Чтобы не дезинформировать офицеров, знакомых с «Хрониками...», составители справочника дипломатично назвали самые «липовые» потери из «Хроники...» «не вполне достоверными», а остальные — достоверными. Многие же «виртуальные» потопления из донесений летчиков вообще проигнорированы авторами справочника.

Я в своей книге тоже неоднократно пользуюсь этим эвфемизмом — «не вполне достоверно», чтобы сохранить колорит эпохи, а заодно не дразнить отставных и действующих «гусей». Лишь позже я указываю, что было потоплено на самом деле. Последнее до сих пор представляется нелегким делом. Если потери даже малых военных судов и катеров германского, финского и румынского флотов сейчас на 99% определены, то с потерями гражданских судов дело обстоит со-

всем не просто. Причин этому десятки. Так, к примеру, немцы использовали тысячи плавсредств, захваченных по всей Европе, при этом даже германские морские офицеры в большинстве случаев знали лишь новое название или буквенно-цифровое обозначение судна и понятия не имели, как оно называлось до войны. Во многих случаях рыболовный траулер, а то и мотобот классифицировался летчиками как транспорт в 3000 т, а то и в 10 000 т. Нередко самолеты-торпедоносцы атакывали потопленные или выбросившиеся на мель транспорты, уже ставшие жертвами бомб или мин.

В книге рассказывается о действиях германских торпедоносцев только на Черном море. На Балтике их вообще не было, а на Севере германские торпедоносцы действовали исключительно против союзных конвоев, а эти эпизоды выходят за рамки данного исследования.



История торпедоносцев

Глава 1

СОЗДАНИЕ СОВЕТСКОЙ ТОРПЕДОНОСНОЙ АВИАЦИИ

12 августа 1915 г. к поврежденному турецкому транспорту, приткнувшемуся к мели на побережье Мраморного моря, приблизился британский поплавковый биплан «Шорт-184», пилотируемый капитаном 2-го ранга К. Эдмонсом. Он летел почти над водой, с расстояния около 300 м от него отделилась черная тень. Через 12 секунд на судне раздался страшный взрыв. Так прошел дебют страшного оружия XX века — авиационной торпеды.

В самом деле, низколетящий самолет является идеальным носителем торпедного оружия. Он обладает во много раз большей скоростью и маневренностью, чем корабль, и его размеры обеспечивают неуязвимость.

В ходе Второй мировой войны существовало три способа потопить бомбами судно противника. Первый способ — сброс бомб на корабль в горизонтальном полете на большой высоте — способ самый неэффективный из-за разброса бомб и возможности маневрирования судов. Преимущество этого способа — крайне малая уязвимость бомбардировщика от огня корабельной артиллерии.

Второй способ — сброс бомб в пикировании. В этом случае вероятность попадания бомб возрастает на порядок и более, зато резко увеличивается возможность поражения самолета зенитными автоматами. Кроме того, здесь требуются специально сконструированные самолеты-пикировщики и хорошо обученные летчики. Любопытно, что и Гитлер, и ряд наших руководителей были буквально заворожены рассказами о возможностях пикировщиков и потребовали от конструкторов создать двух-, а потом и четырехмоторные пикирующие тяжелые бомбардировщики. Подобная затея ока-

залась технически невыполнимой и закончилась гибелью нескольких десятков опытных машин. В результате пикирующие бомбардировщики были в основном одномоторные с малым радиусом действия. Кстати, советский бомбардировщик Пе-2 конструктивно плохо подходил на роль пикирующего бомбардировщика.

Наконец, уже в ходе Второй мировой войны начал применяться и третий способ — топмачтовое бомбометание. Суть его состояла в использовании рикошета бомбы от водной поверхности для увеличения вероятности попадания в цель по дальности. При топмачтовом способе бомбы сбрасывались с высоты 15—30 м на максимальной скорости полета. Длина рикошета определялась многими факторами: высотой и скоростью сбрасывания, калибром бомбы, формой ее головной части, волнением моря. Учитывалась средняя длина рикошета для конкретных условий. В зависимости от калибра бомб она составляла 150—200 м. Вероятность попадания бомбы в корабль при топмачтовом бомбометании — 0,6—0,8.

Самолеты-торпедоносцы поражали подводную часть судна, что чаще всего приводило к его гибели.

Теоретически торпедная атака была наиболее эффективным способом потопить военный корабль или транспорт водоизмещением свыше 5000 т. Но, как говорится, «практика — критерий истины». И тут оппоненты легко могут привести цифры, говорящие об обратном. Так, в 1939—1945 гг. из 418 уничтоженных немецко-итальянской авиацией английских судов бомбами было потоплено 367 (общей вместимостью 1 250 365 брт), торпедами — 39 судов (227 049 брт), бомбами и артиллерией — 12 судов (19 475 брт). Потери торгового флота под итальянским флагом на всех театрах и под немецким флагом на Средиземном море от авиации составили 457 судов общим тоннажем 775 880 т, или 35,5% от всех потерь этого тоннажа. Из этих потерь на порты и базы пришлось по числу судов 26,5%, а на море — 9%, при этом 87% судов было потоплено бомбами, а 13% — авиационными

торпедами¹. Из этих цифр можно сделать вывод, что торпедоносная авиация сыграла незначительную роль в войне и была существенно менее эффективная, чем бомбардировочная. Однако стоит вспомнить любимую пословицу адмирала Нельсона — «умейте считать». Начнем с того, что средний тоннаж английских судов, потопленных бомбами, был 3,4 тыс. т, а торпедами — 5,8 тыс. т. А главное, стоит посчитать число самолето-вылетов бомбардировщиков и торпедоносцев, и выяснится, что бомбардировщики летали больше на порядок.

Серьезным аргументом сторонников торпед стали и действия камикадзе в 1944—1945 гг. Многие десятки американских кораблей: эскортных авианосцев, крейсеров, эсминцев, больших транспортов получили серьезные повреждения при попадании в них японских самолетов, но затонули единицы. При этом несколько десятков кораблей американцы не стали даже восстанавливать. Понятно, что если бы камикадзе использовали торпеды или иные средства, наносившие повреждения подводной части судна, то результаты были бы совсем иными.

Далее в книге читатель обратит внимание, что я стараюсь указывать дальность сброса торпед, что может усложнить чтение текста и «сушить» его. Тем не менее это крайне важная деталь. Дело в том, что даже самые мощные зенитные автоматы Второй мировой войны калибра 30—37 мм имели предельную эффективную наклонную дальность порядка 3 км. Но наиболее эффективно они действовали на дистанциях менее 500 м. Кстати, это учитывалось и в системах управления 30-мм зенитных автоматов 80-х годов. На дистанции 3000—1000 м автомат делал несколько коротких пристрелочных очередей по 8—15 выстрелов. По их результатам в автоматическую систему наведения вносились коррективы, и автомат на дистанции 500—400 м переходил к стрельбе длинными очередями по несколько сот выстрелов, а то и к непре-

¹ По данным: Блокада и контрблокада. Борьба на океанско-морских сообщениях во Второй мировой войне / Под ред. В.П. Боголепова. М.: Наука, 1967. С. 554, 557—558.

рывному огню до полного израсходования готового к стрельбе боекомплекта.

Таким образом, наибольшему риску подвергался самолет, приближавшийся к судну противника на дистанцию менее 500—400 м. Соответственно вероятность поражения топмачтовика и пикировщика была выше, чем у торпедоносцев.

В СССР авиационными торпедами впервые в 1922 г. занялось «Остехбюро». Сейчас название «Особое техническое бюро» известно лишь узкому кругу историков техники. А в 1920-х гг. это было самое крупное военное КБ. Точнее, это было не КБ, а целая империя, которой руководил Владимир Иванович Бекаури, наделенный правительством почти неограниченными полномочиями.

Бекаури родился 27 декабря 1882 г. в Тифлисской губернии в семье дворянина-одиндворца, то есть крестьянина, имевшего законную или поддельную грамоту о дворянстве. В 1903 г. Бекаури окончил Михайловское железнодорожное техническое училище, а говоря современным языком, профтехучилище. В 1911—1920 гг. Бекаури — автор нескольких мелких изобретений, которые, впрочем, особой славой ему не принесли.

Революция 1917 г. открыла перед ним, как и перед десятками других авантюристов (тот же Леонид Курчевский) самые радужные перспективы. Для начала Бекаури предложил Совнаркому электрическую систему охранной сигнализации для стальных сейфов. Это изобретение показалось Ленину «архиважным». Вождь принял Бекаури. И вот 9 августа 1921 г. изобретатель В.И. Бекаури получает мандат Совета Труда и Оборона (СТО), лично подписанный В.И. Лениным. Мандат гласил: «Дан... изобретателю Владимиру Ивановичу Бекаури в том, что ему поручено осуществление в срочном порядке его, Бекаури, изобретения военно-секретного характера». Подпись Ленина производила магическое действие на военных и совслужащих, и Бекаури удалось создать собственный институт — «Особое техническое бюро по

военным изобретениям специального назначения», а сокращенно «Остехбюро»¹.

Помните, как Остапа Бендера занесло перед благодарными шахматистами в Васюках? Точно так же члены Совнаркома относились и к химерам Бекаури.

Наш «пэтэушник» пообещал большевикам... всё! Да, да, я не шучу. Телеуправляемые танки, самолеты, бронепоезда, торпеды, морские и наземные мины, подводные лодки, торпедные катера и т. д.²

Под этот блеф Бекаури получил несколько заводов. Так, торпеды изготавливались на старейшем торпедном заводе «Старый Лесснер», позже переименованный в «Торпедо». Для опытов Бекаури получил целую флотилию судов: эсминец «Сибирский стрелок», сторожевой корабль «Инженер», тральщик «Микула» и другие. «Остехбюро» получило полигоны, аэродромы, а главное — огромные субсидии, как в рублях, так и в иностранной валюте. Благодаря этому Бекаури без труда заказывал за рубежом лучшие самолеты, самые скороходные катера, а также различное оборудование. Именно по заказу Бекаури Туполев начал проектирование торпедных катеров, а также бомбардировщиков ТБ-1 и ТБ-3. При чем руководство ВМС и ВВС поначалу даже не знало об этих изделиях.

К 1922 г. на вооружении Красного флота состояли только две современные торпеды: 45—12³, которые использовали надводные корабли, и укороченные торпеды 45—15 для подводных лодок.

Бекаури предложил создать два типа авиационных торпед: «низкий» и «высокий» («высотный»)⁴. «Низкие» торпеды сбрасывались с самолета с небольшой высоты, выходили на заданную глубину и следовали в упрежденную точку встречи

¹ В середине 1930-х гг. «Остехбюро» иногда сокращали до ОТБ.

² Подробнее об этом рассказано в моей книге «Чудо-оружие СССР» (М.: Вече, 2004).

³ 45—12 — это калибр в сантиметрах и год принятия на вооружение.

⁴ В служебных документах времен Великой Отечественной войны встречаются оба наименования этого типа торпед — «высокий» и «высотный».

с целью курсом, который имел самолет перед сбросом. «Высокие» же торпеды сбрасывались с высоты в несколько километров и снижались на парашютах. После приводнения и выхода на установленную глубину торпеда шла по кругу или по спирали.

Позже наши историки будут утверждать, что мудрый Бекаури собирался применить «высокие» торпеды по вражеским конвоям.

А на самом деле Бекаури пообещал нашим политикам и адмиралам за один день уничтожить британский «Гранд Флит». Наши малограмотные партаппаратчики и столь же малограмотные военморы всерьез полагали, что в один прекрасный день весь британский флот поперет в лобовую атаку на Кронштадт и Севастополь, а японский флот, соответственно, на Владивосток. Линкоры и крейсера подойдут к берегу и откроют огонь из орудий калибра 406—152 мм. Красный же флот в 20—30-х гг. уступал британскому по огневой мощи более чем на порядок, да и то только на бумаге. Техническое же состояние как советских кораблей, так и батарей береговой обороны оставляло желать лучшего.

И вот незабвенный Владимир Иванович предлагает план разгрома супостатов:

Несколько десятков советских самолетов сбрасывают по курсу вражеских линкоров и крейсеров мины МАВ-1 и «высокие» торпеды. Часть кораблей противника подрывается, а остальные теряют строй и в беспорядке ищут спасения. Но тут в дело вступают «низкие» самолеты-торпедоносцы, а также радиоуправляемые торпедные катера и сверхмалые подводные лодки. В итоге «Гранд Флит» полностью разбит. Надо ли говорить, что все вышеописанное чудо-оружие изготавливалось именно в «Остехбюро».

По распоряжению Бекаури в Англии были закуплены два торпедоносца «Блэкборн». Самолеты прибыли в СССР в 1923 г., и после небольшой доработки с них начались сбросы торпед. Первые опыты показали, что корпус торпеды 45—15 не обладает достаточной прочностью. Иногда двигатель тор-

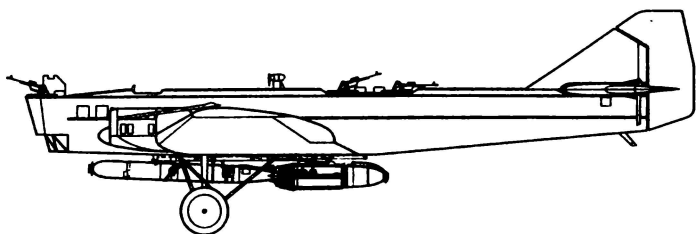
педы в момент ее приводнения из-за перегрузок смещался. Поэтому Бекаури решил экспериментировать с торпедой 45—12. Конструкцию ее усилили, и торпеду стало возможно применять с высоты 10—12 км на скорости до 160 км/ч.

В процессе проектирования авиаторпед большие трудности возникли с подвеской их под самолет-носитель и со стабилизаторами самих торпед. Дело в том, что в момент сбрасывания самолет должен был строго выдерживать режим горизонтального полета, постоянный курс и скорость. Только при соблюдении этих условий торпеда, отделившись от самолета, войдет в воду под нужным углом и после заглубления на 20—25 м (упадет в так называемый «торпедный мешок») под действием гидростата выйдет на заданную глубину. Если же торпеда войдет в воду под меньшим углом, то может срикошетировать и с работающим вразнос двигателем сделать «горку», а при повторном приводнении деформироваться, а то и вовсе переломиться. Если угол приводнения будет выше заданного, то глубина «торпедного мешка» увеличится, а при малых глубинах это приведет к зарыванию торпеды в грунт.

Испытания «низких» торпед продолжались весной — летом 1926 г. на Кубенском озере. На сей раз их сбрасывали с самолета ЮГ-1 фирмы «Юнкерс».

В 1932 г. «низкая» торпеда, созданная на базе торпеды 45—12, была принята на вооружение под индексом ТАН-12 (торпеда авиационная низкая).

Почти одновременно с разработкой «низкой» торпеды создавался и высотный вариант на базе торпеды 45—15, названный ВВС-10/15. От своего прототипа новая торпеда отличалась усиленным корпусом боевого зарядного отделения, более прочным оперением, к которому крепились гуськи парашютной коробки. Система торпедометания имела три парашюта — стабилизирующий и два тормозных. Торпеда ВВС-10/15 оснащалась более современными механическими взрывателями с вертушками, приводящими их в боевое состояние после прохождения торпедой определенного расстояния в воде. Снаряженная торпеда весила 1340 кг.



Подвеска высотной торпеды ТАВ-15 на самолете ТБ-3

19 сентября 1931 г. в ходе имитации атаки ТБ-3 на линкор «Парижская Коммуна» торпеду сбросили с 2000 м, и она прошла мимо цели. В октябре 1931 г. учебную атаку провела пара ТБ-1 во время учений флота. Сбросили две торпеды по буксируемому щиту в 15 милях от Херсонесского маяка. Потом сбрасывали по неподвижным целям — пятнам краски на воде. Всего до 14 ноября провели 9 сбросов с 2000—3000 м, но только 4 раза сбрасывали торпеды с ходом.

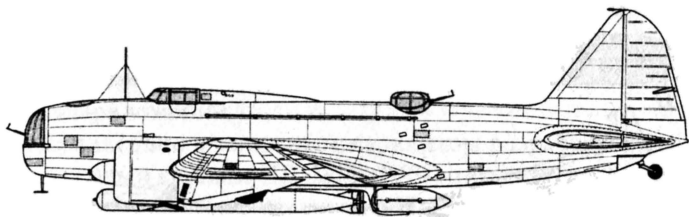
Формально ВВС-10/15 была принята на вооружение в 1932 г. под названием ТАВ-15.

Торпеда ТАН-12 допускала сброс с высоты не более 10—15 м при скорости в пределах 120—160 км/ч. Требования к самолету-носителю высотной торпеды ТАВ-15 были сходными, за исключением высоты сброса — для парашютного оружия она находилась в пределах 2000—3000 м. Вес боевых частей обеих торпед, заряжавшихся тринитротолуолом, составлял 100 кг, что совершенно не соответствовало требованиям флота.

В итоге торпеды ТАН-12 и ТАВ-15 вместе с их носителями ЮГ-1, ТБ-3 и Р-6 представляли малобоеспособную систему вооружения.

Но тут советских конструкторов выручили итальянцы, продавшие в 1932—1933 гг. Советскому Союзу чертежи и несколько десятков образцов своих торпед. У нас их называли 53Ф и 45Ф (изготовленные на заводе в г. Фиуме) и 53Н (изготовленные неаполитанским заводом).

В 1934 г. по чертежам фиумской 450-мм торпеды 45Ф за-



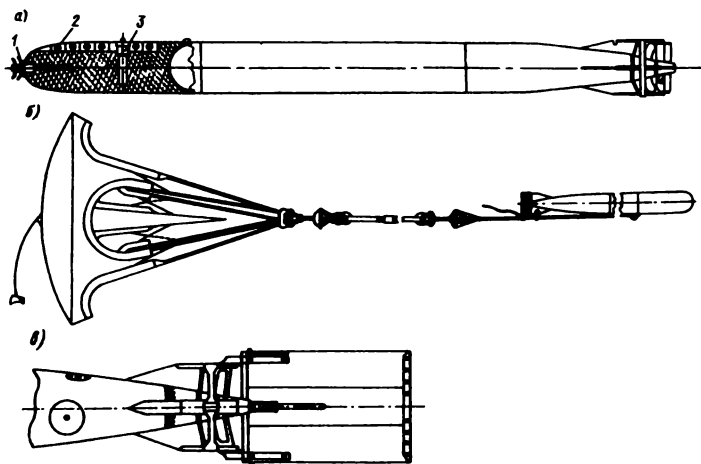
Торпедоносец на базе ДБ-3А с торпедой 45-36АВА

вод «Красный Прогресс» начал осваивать производство торпеды 45—36Н. Буква «Н» в индексе означала, что торпеда предназначалась, прежде всего, для эсминца «Новик». Работы шли с трудом, и первый образец торпеды был сдан лишь в 1938 г.

Между тем 8 сентября 1937 г. Бекаури был арестован, а «Остехбюро» разделено на три самостоятельных отраслевых института — НИИ-20, НИИ-22 и НИИ-36. При этом морская тематика, в том числе торпеды, была отдана НИИ-36. Следует отметить, что за 16 лет своего существования «Остехбюро» не создало ни одного эффективного образца вооружения, несмотря на огромные затраченные средства. Все изделия, созданные Бекаури, оказались лишь опытными образцами, и ни одно из них не применялось в ходе Великой Отечественной войны. А в 1938 г. работы по минно-торпедному вооружению передали вновь образованному ЦКБ-39.

На базе фиумской торпеды были созданы низкая торпеда 45—36АН и высокая торпеда 45—36АВ. Обе торпеды в 1939 г. поступили на вооружение.

Низкая торпеда 45—36АН сбрасывалась с высоты в пределах 25—30 м при скорости не более 250 км/ч. Высокая парашютная торпеда 45—36АВ сбрасывалась с высоты не менее 300 м при скорости самолета не более 400 км/ч. Последнюю вскоре модернизировали еще раз, и она стала называться 45—36АВА (авиационная высотная Алферова). Дальность хода обеих торпед составляла 4000 м, а максимальная скорость 39 узлов.



- а) Авиационная торпеда 45-36АН (АВА):
 1 — ударный взрыватель;
 2 — боевое зарядное отделение;
 3 — инерционный взрыватель.
- б) Парашютная система торпеды 45-36АВА
- в) Стабилизатор торпеды 45-36АН.

Первоначально на вооружении советской торпедоносной авиации состояли самолеты ЮГ-1, ТБ-1 и Р-6. Однако они обладали малой скоростью и маневренностью и в 1940 г. были выведены из состава торпедоносной авиации.

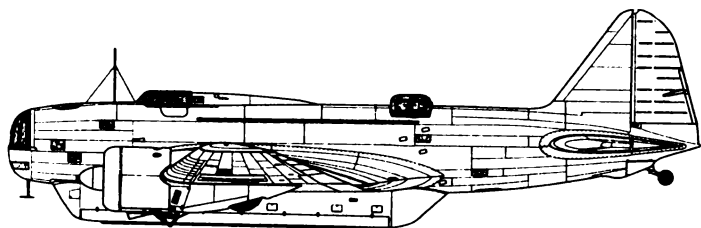
Еще в августе 1937 г. начались опыты по переоборудованию нового бомбардировщика ДБ-3 в колесный торпедоносец ДБ-3Т. В июле 1938 г. завод № 39 предъявил к сдаче 18 торпедоносцев ДБ-3Т с моторами М-86. Первые ДБ-3Т получили летчики 4-го минно-торпедного авиаполка (мтап) Тихоокеанского флота.

К 1 октября 1938 г. завод № 39 сдал уже пятьдесят ДБ-3Т. А с начала 1939 г. завод перешел на выпуск торпедоносцев, созданных на базе новой модификации бомбардировщика ДБ-3Ф. Эти машины отличались от обычных дальних бомбардировщиков торпедной подвеской, специальным прицелом ПТН-5 и иным размещением обтекателя рамочной ан-

тенны радиополукомпаса — его ставили не под фюзеляжем, где он мешал сбросу торпеды, а сверху — над штурманской кабиной или над гаргротом. (Данные самолетов ДБ-3 приведены в Приложении.)

Параллельно с колесным вариантом разрабатывался и поплавковый вариант ДБ-3ПТ (ПТ — поплавковый торпедоносец). Заводские испытания ДБ-2ПТ были начаты осенью 1937 г. на Рыбинском водохранилище. Скорость самолета упала на 60 км/ч по сравнению с колесным аналогом. Опытную машину решили в конце 1937 г. перегнать в Севастополь. В ходе перелета ДБ-3ПТ потерпел аварию. В 1938 г. машину вновь испытывали на Рыбинском водохранилище и в Севастополе. Тем временем эксплуатация колесного варианта показала его существенные преимущества перед поплавковым, и в 1941 г. вопрос о серийном производстве ДБ-3ПТ отпал. Таким образом, в ходе Великой Отечественной войны все советские торпедоносцы были колесными.

ДБ-3Т мог нести только одну торпеду в наружной подвеске. Соответственно, при низких температурах наблюдалось замерзание масла в торпедо, а бомбоотсек самолета оказался слишком короток для торпед. Поэтому в 1938 г. разработали специальный подфюзеляжный отсек — контейнер для торпеды. Он обогревался теплым воздухом, нагревавшимся от выхлопных газов. Торпедо стало гораздо теплее, но летные данные машины серьезно ухудшились. Контейнер создавал добавочное аэродинамическое сопротивление, большим был



Торпедоносец с отапливаемым выхлопными газами контейнером для торпеды

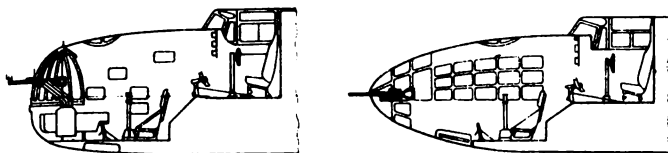
и его вес, что тоже ухудшало летные характеристики самолета-носителя. Кроме того, габариты контейнера не вмещали единственную тогда советскую авиамину МАВ-1. Из-за всех этих недостатков торпедоносцы с обогреваемым контейнером в серию не пошли.

Весной 1938 г. 121-ю минно-торпедную авиаэскадрилью ВВС Балтийского флота переформировали в 1-й минно-торпедный авиаполк, базировавшийся на аэродроме Беззаботное. Эскадрильи ДБ-3 (некоторые машины в чисто бомбардировочном варианте) входили также в состав 15-го авиаполка в Копорье и 57-го бомбардировочного авиаполка в Котлах. К началу войны с Финляндией в ВВС Балтийского флота насчитывалось около шестидесяти самолетов ДБ-3 всех модификаций. Одновременно в конце 1939 г. на Черном море в составе 63-й бригады на базе 35-й, 123-й и 124-й минно-торпедных авиаэскадрилий сформировали 2-й минно-торпедный авиаполк, базировавшийся на аэродромах во Владиславлевке и Сарабузе.

Весной 1941 г. в составе Тихоокеанского флота на базе двух эскадрилий 4-го минно-торпедного авиаполка, 27-й и 36-й отдельных бомбардировочных авиаэскадрилий началось формирование второго минно-торпедного полка — 50-го, дислоцированного в Ново-Нежине.

К 25 апреля 1940 г. морская авиация располагала 133 самолетами ДБ-3 и 88 ДБ-3Ф. Из них на Балтике находилось 76 машин, на Черноморском флоте — 71, на Тихоокеанском — 64. Северный флот до начала войны минно-торпедной авиацией не располагал.

Уровень боевой подготовки наших летчиков-торпедоносцев был крайне низким. Так, в ходе советско-финской войны 1939—1940 гг. на Балтике не было ни одного случая боевого применения авиационных торпед. Между тем целей для торпедоносцев имелось более чем достаточно. Среди них — сильные артиллерийские корабли — броненосцы береговой обороны «Ильмаринен» («Ilmarinen») и «Вайнаманен» («Vainamoinen»), а также большое число транспортов в Балтийском море и Ботническом заливе. Замечу, что герман-



Компоновка передних кабин самолетов ДБ-3 и ДБ-3Ф (Ил-4)

ские транспорты в ходе Зимней войны посещали Финляндию редко, так что советская авиация могла спокойно потопить любое судно в центральной части Балтийского моря, а также в Финском и Ботническом заливах.

Наши официальные военные историки объясняют отказ от применения авиационных торпед географическими особенностями театра военных действий и наличием льда. Такое объяснение, мягко говоря, неубедительно. Как раз в шхерах очень удобно применять низкие торпеды: На самом деле все объясняется неготовностью экипажей торпедоносцев.

Понятно, что бомбить броненосцы и транспорты самолетами ДБ-3 и СБ с высот 3000—6000 м было практически бесполезно. Это подтвердилось в первые же месяцы после начала Великой Отечественной войны.

Впервые в истории нашего ВМФ в Зимней войне самолеты ДБ-3 начали постановку морских мин. Всего они выставили 39 мин МАВ-1 и шесть мин АМГ-1.

Зимняя война показала большую уязвимость самолетов ДБ-3 — как флотских, так и армейских — от огня финских истребителей. Балтийский флот потерял в ходе войны девять машин ДБ-3.

Недостатком ДБ-3 было наличие больших «мертвых зон» у оборонительных установок. Носовая установка не могла стрелять назад и в стороны под большими углами. Да и при стрельбе вперед она не всегда была эффективна. Из 85-го

авиаполка доносили, что стрельба из носового пулемета «почти совершенно невозможна... При открытой створке на больших скоростях у штурмана срывает очки и самого сбрасывает с сиденья»¹.

Средняя турель не поражала зону за оперением. А нижняя турель была совсем малоподвижна и имела очень узкий сектор обзора. Однако самым неудобным было то, что и верхнюю, и нижнюю турели обслуживал один член экипажа — стрелок-радист. Для того чтобы перейти от средней турели к нижней, он спускался вниз и, прежде чем начать стрельбу, вставал на колени. Все это время стрелок не видел, как менялась картина боя. Поэтому на практике нижний пулемет просто-напросто крепили намертво, а стрелок-радист по-

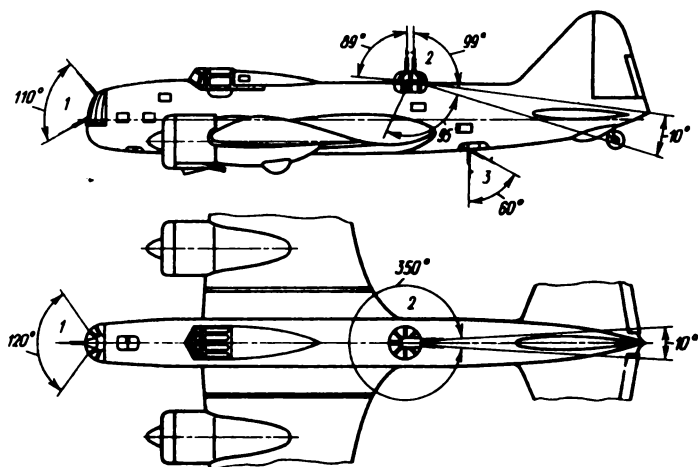


Схема оборонительного вооружения самолета ДБ-3:

1 — зона обстрела первого пулемета ШКАС с боезапасом 1000 патронов;
2 — зона обстрела пулемета ШКАС с боезапасом 1000 патронов в верхней турельной стрелковой установке (СУ); 3 — зона обстрела пулемета ШКАС с боезапасом 500 патронов в нижней люковой установке (ЛУ).

¹ Цит. по: Котельников В. Дальний бомбардировщик ЛЮ-3/Ил-4 // *Авиация и Космонавтика вчера, сегодня, завтра...* № 5—6/2005. С. 43.

стоянно находился в верхней турели и дергал за спусковой крючок нижней турели веревкой. Естественно, что толку от подобного использования нижнего пулемета было мало. Тогда стали брать на борт четвертого члена экипажа — нижнего стрелка. Для обеспечения его кислородом использовали второй баллон радиста.

«Мертвую зону» за хвостом закрыли пулеметом ШКАС или ДА, установленным на 34-м шпангоуте и стрелявшим через ферму костыля. Обычно комбинировали различные детали от люковых установок самолетов СБ и ДБ-3. Коробку на 700 патронов брали от СБ. Стрелок лежал на мягком мате. Подобные установки ставили практически во всех полках, участвовавших в Зимней войне. Из отчета 42-го дальнебомбардировочного авиаполка: «Добавочные установки на самолете ДБ-3 в хвосте себя оправдали».

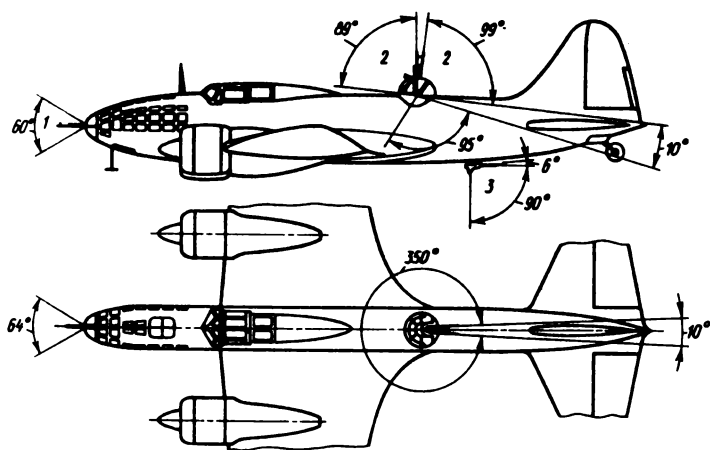


Схема оборонительного вооружения самолета ДБ-3Ф (Ил-4):

- 1 — зона обстрела первого пулемета ШКАС с боезапасом 500—550 патронов; 2 — зона обстрела пулемета ШКАС с боезапасом 1000 патронов в верхней турельной стрелковой установке МВ-3; 3 — зона обстрела пулемета ШКАС с боезапасом 500 патронов в нижней люковой установке МВ-2.

После Финской войны оборонительное вооружение бомбардировщиков Б-3 существенно усилили. На них начали ставить новые турельные установки МВ-3 и МВ-2. На сиденьях пилотов установили бронеспинки, была улучшена живучесть самолета.

Однако обучение летчиков торпедометанию в Финской и Великой Отечественной войне шло крайне медленно. К примеру, на Балтике, в 1-м минно-торпедном авиаполку, за первую половину 1941 г. года произвели всего 78 сбрасываний ходовых торпед и болванок. Две эскадрильи полка из пяти успели обучить низкому торпедометанию, три остальные — высотному. В ВВС Черноморского флота количество подготовленных экипажей было еще меньше — по одной эскадрилье для низкого и высотного торпедометания.

На начало июня 1941 г. строевые части морской авиации обладали в общей сложности 239 самолетами ДБ-3, из которых исправных было 199, в том числе 1-й мтап — 60/50 машин (всего / исправных); 2-й мтап — 71/54; 4-й мтап — 47/40; 50-й мтап — 40/34; 57-й бомбардировочный авиаполк — 21 машина, все исправны. Все это были машины на базе ДБ-3Б, за исключением одной эскадрильи ДБ-3Ф на Черном море, двух эскадрилий в составе 1-го минно-торпедного полка и такого же числа в 57-м бомбардировочном полку (в последнем на вооружении находились обычные бомбардировщики).

В июне 1941 г. в частях и на складах имелось 1199 торпед 45—36АВА и 878 торпед 45—36АН, в том числе на Балтийском и Черноморском флотах 1007 торпед. По другим архивным данным, на 1 июля 1941 г. ВМФ располагал 2075 авиационными торпедами.

Мин в 1-м минно-торпедном авиаполку Балтийского флота не было вообще, только через несколько дней после начала войны получили 48 мин МАВ-1 и 43 мины АМГ-1. На аэродромах Черноморского флота хранилось 40 мин АМГ-1 и МАВ-1, и в течение двух недель доставили еще 80 мин обоих типов.

Глава 2

ГЕРМАНСКИЕ ТОРПЕДОНОСЦЫ

Согласно Версальскому договору Германия не имела права содержать военную авиацию. Соответственно, у нее до 1933 г. не было ни авиационных торпед, ни их носителей. Кроме того, создание торпедной авиации в известной степени тормозилось отсутствием у кригсмарине собственной авиации. Рейхсмаршал Герман Геринг громогласно заявил: «Всё, что летает, — моё!» — и подчинил все типы авиации командованию ВВС.

Германия в 1934 г. приобрела у Норвегии лицензию на производство 45-см авиаторпед и наладила их выпуск на заводе Шварцкопф в г. Киле. Торпеда выпускалась под индексом F-5b, данные ее приведены в Приложении.

Семнадцать германских торпедоносцев, созданных на базе гидросамолета «Хейнкель» He-59, принимали участие в испанской войне в составе легиона «Кондор». Им удалось потопить несколько испанских и нейтральных судов, включая датское судно «Эдит» (1566 брт¹), потопленное 13 августа 1937 г. в Средиземном море.

В 1937 г. начал испытания новый гидросамолет, He-115, который был уже монопланом и отличался от биплана He-59 большей скоростью. (Данные He-115 приведены в Приложении.) К 1 сентября 1939 г. германская поршневая авиация состояла из восьми He-115 и тридцати одного He-59. К ним в частях и на складах имелось 76 авиаторпед.

¹ Регистровая вместимость судна — объем внутренних помещений торгового судна, исчисляемый в регистровых тоннах (1 рт = 100 куб. футам = 2,83 куб. м). Различают полную (валовую), или брутто регистровую вместимость (брт), и чистую, или нетто регистровую вместимость (нрт). В полную вместимость входят объемы всех судовых помещений, в т. ч. и помещения палубных надстроек, за исключением междудонного пространства и помещений, занятых вспомогательными механизмами, воздушными и световыми шахтами. Брутто регистровая вместимость служит одним из показателей размеров судна, и именно она учитывается при определении тоннажа торгового флота какой-либо страны или мирового тоннажа.

Испытания первого германского колесного торпедоносца начались в 1937 г. Он был создан на базе армейского бомбардировщика He-111F-4 и получил индекс He-111J-0. На внешней подвеске He-111 мог нести две 45-см торпеды. На вооружение такие машины поступили в конце 1939 г.

В 1940 г. немцы приобрели у итальянцев низкие 45-см авиационные торпеды W производства Фиумского завода и SI производства Неаполитанского завода. Высота сброса торпед была до 100 м, а скорость самолета-носителя — до 300 км/ч.

В 1942 г. немцы приобрели у итальянцев высокую 50-см торпеду. Она сбрасывалась с парашютом с высоты от 70 до 200 м. Попад в воду, торпеда циркулировала со скоростью от 13,5 до 3,9 узла. Дальность хода ее составляла 15 км.

Прямоидущие торпеды W и SI получили у немцев индексы F5W и FSI. Однако неаполитанская торпеда FSI распространения в немецких ВВС не получила. Циркулирующая торпеда получила индекс LT350.

Следует заметить, что после войны германские авиационные торпеды подверглись тщательному исследованию в СССР. Так, в 1945 г. из Германии вместе с оборудованием торпедопристрелочной станции с озера Мадюзее заводом №182 была получена большая партия трофейных авиационных торпед F-5W в хорошем состоянии.

Торпеда F-5W представляла собой модернизацию итальянской фиумской торпеды, что было особенно важно для советских специалистов, поскольку и наша авиационная торпеда 45—36А представляла собой модификацию той же фиумской торпеды, закупленной СССР в 1932 г.

Испытания торпед F-5W проводились на морской пристрелочной станции близ Феодосии. Средняя скорость торпеды на дистанции 3250—3700 м оказалась 42,2 узла. Глубина первоначального «мешка» — в пределах 2,1—5,5 м.

Для определения высоты и скорости сбрасывания при использовании торпед F-5W с отечественных самолетов-торпедоносцев, а также отработки необходимых установок для низкого торпедометания в период с 1 декабря 1945 г. по

1 февраля 1946 г. были проведены морские испытания торпед F-5W в войсковых частях ВВС Черноморского флота. Испытания проводились с самолетов-торпедоносцев типа Ил-4, А-20Ж и Ту-2.

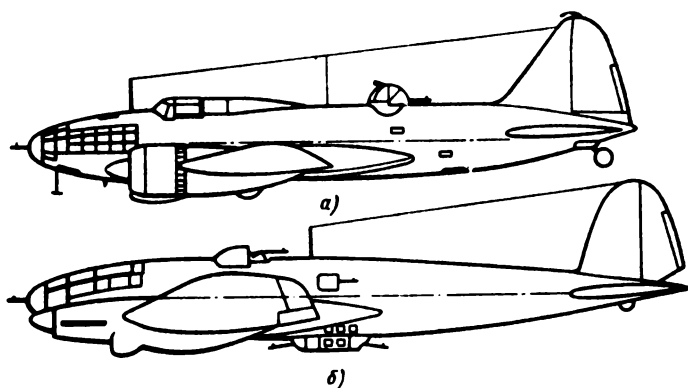
Из общего количества торпед, сброшенных с самолетов, получено 86% удовлетворительных и 14% неудовлетворительных сбрасываний. Неудовлетворительные сбрасывания главным образом произошли за счет большого угла вхождения торпед в воду в начале или при выходе из «мешка», и только два случая — по вине личного состава из-за невнимательности при подготовке торпед к выстрелу.

Из проведенных испытаний были сделаны следующие выводы: материальная часть торпед F-5W работает надежно, прочность корпуса торпед вполне достаточная и дает возможность производить торпедометание на скоростях самолетов-торпедоносцев до 360 км/час. В отчете об испытаниях особо отмечалось: «Материальная часть торпед не требует специального обучения личного состава частей, так как порядок приготовления к выстрелу, в основном, соответствует ПМС № Г-34 изд. 1945 г. и, по существу, *не отличается* от торпед 45—36АН».

По результатам войсковых испытаний торпед F-5W был сделан вывод, что торпеды могут быть использованы с отечественных самолетов-торпедоносцев при следующих условиях низкого торпедометания: с самолетов типа Ил-4 — при путевой скорости самолета 250—270 км/час, с высоты сбрасывания 25—10 м; с самолетов типа Ту-2 и А-20Ж — при путевой скорости 300—320 км/час, с высоты сбрасывания 25—10 м.

Судя по отчету испытаний в Феодосии, какое-то количество торпед F-5W состояло у нас на вооружении или по крайней мере было передано в мобилизационный запас.

Боевой счет во Второй мировой войне немецкие торпедоносцы открыли 26 августа 1940 г. В этот день четыре гидросамолета He-115 атаковали у м. Кинчард-хед английский конвой Нх.65А и потопили транспорты «Remuera» (11 445 брт) и «Care York» (5027 брт).



Боковые проекции торпедоносцев ДБ-3Ф и He-111H:
а) ДБ-3Ф; б) He-111H

К середине 1941 г. у немцев были только две авиагруппы (6/KG26 и 1/KG28), оснащенные колесными торпедоносцами He-111H. Они обладали большими скоростями, чем поплавковые торпедоносцы. Среди недостатков He-111 было то, что процессом сбрасывания торпеды занимался не один, а два человека. Штурман отдавал команду, а бортмеханик осуществлял сброс. Из-за этого часто происходили задержки и промах торпед.

Несколько забегаю вперед, скажу, что весной 1942 г. началось формирование авиагруппы Ku.Pl.Gr.506, вскоре переименованной в III/KG26, оснащенной торпедоносцами «Юнкерс» Ju-88A. Переоборудование серийного бомбардировщика Ju-88 в торпедоносец осуществлялось довольно просто. Замки для бомб ЕТС заменялись на замки PVC для подвески торпед. В бомбоотсеке разместили топливные баки, демонтировали ставшие ненужными тормозные решетки и автомат пикирования.



Черное море

Глава 1

ДЕБЮТ ГЕРМАНСКИХ ТОРПЕДОНОСЦЕВ

К началу Великой Отечественной войны ни у румын, ни в составе германской авиации, базировавшейся на румынских аэродромах, торпедоносцев не было. Первые торпедоносцы были переброшены в Румынию лишь в середине августа 1941 г. Это были самолеты «Хейнкель» He-111 из состава эскадры I/КС 28, ранее принимавшей участие при налете на Москву.

Поскольку обученных торпедометанию экипажей не хватало, немцы поначалу вели боевые действия методом «свободной охоты», на которую вылетали один или два торпедоносца. Дальность He-111 модификации Н-6 была достаточной, чтобы с румынских аэродромов долетать до побережья Кавказа с двумя торпедами.

Впервые командование Черноморского флота узнало о наличии торпедоносцев у противника 24 августа 1941 г. В этот день, в 20 ч. 10 м., на подходах к Одессе в районе д. Поповки транспорт «Фабрициус» был атакован двумя германскими торпедоносцами He-111, торпеды прошли мимо.

Первым успехом германских торпедоносцев стало потопление 29 августа транспорта «Каменец-Подольск». Пароход был спущен на воду в 1911 г. Вместимость его 5117 брт, скорость хода 9 узлов. Он шел без груза из Керчи в Новороссийск под командованием капитана В.Л. Рогового. В 15 милях к югу от Керченского полуострова (ш. = 44°49'; д. = 36°06') в 20 ч. 45 м. пароход был атакован двумя торпедоносцами. Одна из торпед попала в середину борта, и «Каменец-Подольск» начал тонуть. Сторожевой катер подобрал 44 члена экипажа, а еще 9 человек утонули. Катеру сопровождения МО-33 удалось сбить один торпедоносец, а второй зацепился за мачту тонущего судна и упал в воду.

Германских документов, в которых описывался бы каждый вылет торпедоносцев He-111 на Черном море, не сохранилось. Поэтому ряд отечественных авторов считают, что немцы взяли «тайм-аут» с 29 августа до начала октября 1941 г. Это маловероятно. Скорее всего, налеты торпедоносцев успешно отражались нашими судами, большинство которых шло в охранении военных кораблей и катеров. Да и сами транспорты в июле 1941 г. получили по несколько универсальных 45-мм пушек 21 К.

Вот, к примеру, 4 сентября в 3 ч. 45 м. германский самолет пытался атаковать советский конвой в составе транспортов «Ураллес» и «Калинин», которые шли с войсками в Одессу в охранении эсминца «Способный» и двух сторожевых катеров.

В тот же день в 5 ч. 40 м. у мыса Сарыч германский самолет атаковал транспорты «Крым» и «Чехов», которые шли в охранении вооруженного ледокола «Макаров», тральщика ТЩ-21 и двух сторожевых катеров.

В обоих случаях атаки германских самолетов велись в темное время суток, и выяснить, были ли они бомбардировщиками или торпедоносцами, не представлялось возможным.

Крупным успехом германских торпедоносцев стала атака большого по меркам Черного моря конвоя. 3 октября в 15 ч. 35 м. учебный корабль «Днепр», транспорты «Чехов» и «Абхазия» вышли из Новороссийска в Севастополь под охраной эсминца «Смышленный» и базового тральщика «Якорь»¹. Транспорты шли пустыми, так как они должны были участвовать в эвакуации Одессы.

Почти сразу после выхода из Новороссийска конвой был обнаружен германским самолетом-разведчиком, который навел на него торпедоносцы.

В 18 ч. 35 м. на конвое заметили три торпедоносца He-111. В этот момент торпедоносцы атаковали «Смышленного», но

¹ Тральщик Т-408 «Якорь» имел бортовой номер 23, поэтому в ряде источников он фигурирует как ТЩ-23.

торпеды прошли мимо. Через 5 минут два Не-111 сбросили по одной торпедой, целясь по «Днепру», но промазали. В 18 ч. 55 м. два самолета с дистанции 4 каб.¹ сбросили еще две торпеды по «Днепру». Одна из них прошла мимо, а вторая попала в среднюю часть корпуса ближе к корме, с левого борта. В 19 ч. 15 м. учебный корабль встал вертикально носовой частью и через пять минут затонул. Погибло 40 человек, включая командира корабля капитана 2-го ранга А.Я. Моргунова. 163 человека было спасено кораблями охранения.

Ни один из торпедоносцев не был сбит, несмотря на то что даже транспорты имели по четыре-шесть 45-мм пушек 21 К. Этот эпизод показал слабость германской авиации на Черноморском театре. Имея возможность послать хотя бы дюжину торпедоносцев и столько же бомбардировщиков, немцы могли полностью разгромить конвой, что имело бы важное военное, политическое и психологическое значение.

37

«Днепр» стал самым большим советским кораблем, потопленным германскими торпедоносцами в годы Великой Отечественной войны. Мало того, он стал самым большим кораблем, вообще потопленным немцами на Черном море. Но, увы, о потоплении «Днепра» кратко упоминается даже в секретных советских справочниках. Причем «Днепр» именуется то транспортом, то учебным кораблем. А вот я беру «открытый» официальный справочник, составленный капитаном 1-го ранга С.С. Бережным¹ и изданным в 1988 г., то есть в «перестроечное» время. Так там вообще нет учебного корабля «Днепр». Ну, так, может, он есть в списках торговых судов Черноморского бассейна? И там нет. С большим трудом я выяснил, что «Днепр» был не военным и не торговым, а... ворованным судном.

А дело было так. В некотором царстве, а конкретно в Испанском королевстве был построен огромный пассажирский лайнер — двухтрубный красавец «Кабо Сан Аугустин» стандартным водоизмещением 16 000 т и вместимостью 12 589 брт. В конце гражданской войны в Испании он привез в СССР эвакуируемых коммунистов и их родственников. Возвращать «красавца» злодею Франко, на что тот имел законное право, наши власти не захотели. Посему «Кабо Сан Аугустин» был срочно перекрашен, сделали кое-какие косметические изменения и на борту написали новое название — «Днепр». На корабле был поднят военно-морской флаг, и он в качестве учебного корабля был введен в состав Черноморского флота.

В начале октября на аэродром Бузюу (в 80 км от Бухареста) прибыло подкрепление в виде 6-й эскадрильи авиагруппы KG26.

Следующей жертвой германских торпедоносцев стал транспорт «Большевик». 16 октября 1941 г. в 14 ч. 00 м. три торпедоносца He-111 атаковали советский конвой, шедший из Одессы. Конвой сопровождали два крейсера, четыре эс-

¹ *Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928—1945. Справочник.* М.: Воениздат, 1988.

кадренных миноносца и десять сторожевых катеров. Пароход «Большевик» имел вместимость 1419 брт, но сейчас он шел порожняком, на его борту находились лишь 20 солдат Приморской армии. Вел пароход капитан Э.И. Фрейман. После попадания торпеды транспорт быстро затонул, но при этом погибло только два человека. Официальные координаты гибели «Большевика»: ш. = $45^{\circ}44'$; д = $32^{\circ}58'$. Однако, по сведениям дайверов, на том месте останков судна нет. Лишь в 11 км на глубине 32 м находится объект, по своим размерам близкий к «Большевику». Однако некоторые специалисты считают, что этот подводный объект — германский лихтер CNR-2091, погибший в этом районе 23 декабря 1943 г.

23 октября в 6 ч. 58 м. одиночный торпедоносец He-111 атаковал советский конвой в Феодосийском заливе в районе села Киик-Атпама. В составе конвоя были танкер «Советская нефть»¹, пароходы «В. Кутюрье», «В. Аванесов», а также несколько тральщиков и сторожевых катеров. Торпеда попала в левый борт головного судна «Советская нефть» между средней надстройкой и кормой. В пробойну поступило 2160 т воды. Однако танкер сохранил ход и в 8 ч. 15 м. самостоятельно прибыл в Феодосийский порт. Через короткое время отремонтированный танкер был введен в строй.

¹ В документах упоминается как «Совнефть».

Глава 2

ТРАГЕДИЯ «АРМЕНИИ»

Очередной жертвой германских торпедоносцев стал транспорт «Армения» вместимостью 4727 брт, на котором погибло больше людей, чем на «Титанике» и «Лузитании», вместе взятых.

Описание общего хода боевых действий на Черном море выходит за рамки монографии, и я отсылаю интересующихся читателей к моим книгам «Тайны Севастопольской крепости» и «Битва за Черное море». Но все же, говоря о трагедии «Армении», я не могу не сказать о бездарных действиях командующего Черноморским флотом адмирала Ф.С. Октябрьского. То, что Манштейн рано или поздно прорвется через Перекоп, было очевидно для советского командования. Укреплялся Севастополь, строились укрепления в самом узком месте Керченского полуострова. Но вот об обороне Южного берега Крыма никто не подумал. В то время, когда немцы ворвались в Крым, Октябрьский занимался лишь вопросами перебазирования Черноморского флота на Кавказ. 305-мм пушки линкора и 180-мм пушки крейсеров могли обстреливать с моря всю южную часть Крыма. Однако ни один корабль не был привлечен к обстрелу наступающих германских войск. Боевые и вспомогательные корабли и катера без проблем могли вывезти наши отступающие войска и всех беженцев с Южного берега Крыма. Но суда Черноморского флота привлекались к эвакуации лишь эпизодически. Все это привело к страшной трагедии 7 ноября 1941 г.

4 ноября в 5 час. 40 м. утра транспорты «Армения» и «Абхазия» в охранении эсминца «Способный» и базового тральщика «Груз» вышли из Туапсе в Севастополь. Но уже в 11 ча-

сов на теплоходе «Армения»¹ вышел из строя дизель, и ему пришлось вернуться в Туапсе. Однако на следующее утро «Армения» все же ушла в Севастополь.

Утром 6 ноября теплоход вошел в Севастопольскую бухту, и там на него погрузили несколько сотен раненых бойцов, а также эвакуируемых граждан. Погрузка шла в полном беспорядке, никто не только по фамилиям не переписывал садившихся на теплоход, не было даже точно известно их число.

До сих пор наши историки и мемуаристы скрывают от народа, что в ноябре 1941 г. в Севастополе была паника, и начальство решило сдавать город. В результате из Севастополя было вывезено все, что ни под каким видом нельзя было вывозить, если рассчитывать на длительные бои за главную базу флота. Это касается как боеприпасов, так и медперсонала. Так, на «Армению» был посажен персонал главного госпиталя Черноморского флота, военно-морского госпиталя, развернутого на базе санатория «Максимова дача», санитарно-эпидемиологической лаборатории, 5-го медсанотряда, базовой флотской поликлиники и ряда гражданских лечебных учреждений.

И вот «Армения» покидает Севастополь. Ее пассажирам кажется, что все ужасы войны позади и через сутки их ждет гостеприимный курорт Туапсе.

Но, увы, какой-то начальник велел теплоходу идти в Ялту, к которой уже подходили германские войска. Фамилия и имя-отчество «умника» у нас, как всегда, совершенно секретны. Нам уже 60 лет твердят о Великой Отечественной войне: «Никто не забыт и ничто не забыто», и одновременно прячут концы в воду, чтобы никто не узнал фамилии тех, по чьей конкретно вине погибли тысячи людей.

Но кто бы ни отдал преступный приказ о походе в Ялту, вместе с ним должен нести ответственность и командующий

¹ Грузопассажирский теплоход «Армения» построен в 1927—1928 гг. на перфи Балтийского завода в Ленинграде. Полное водоизмещение 6700 т, длина 112,15 м, ширина 15,55 м, осадка 5,96 м. 2 дизеля по 2000 л. с. Скорость 12,6 уз. Пассажировместимость: 1-й класс — 60 чел.; 2-й класс — 192 чел.; 3-й класс — 266 чел.; палубных пассажиров 462. На судне положено было иметь 16 спасательных шлюпок на 48 мест каждая, т. е. на 768 чел.

флотом. Теплоход и так был забит людьми сверх положенной нормы. Рисковать столь ценным транспортом было попросту идиотизмом. В Севастополе стояли без дела десятки малых боевых и вспомогательных судов Черноморского флота, а также буксиры, шхуны и иные малые суда, принадлежавшие гражданским ведомствам, которые должны были вести эвакуацию войск и населения с Южного берега Крыма. А вот, повторяю, ценный транспорт «Армения» мог выйти из Севастополя на закате и утром быть у берегов Кавказа.

В этом случае у «Армении» была 100-процентная гарантия дойти целой и невредимой. (Если, конечно, не считать собственных мин.) Германская авиация не имела тогда радиолокационных прицелов для ночной атаки кораблей в море. Напомню, что в 1941 г. ни один наш надводный корабль на Черном море не только не был потоплен, но даже не был атакован неприятельскими надводными кораблями или подводными лодками.

Посылать в Ялту крупный транспорт было совершенно нецелесообразно. Море было спокойно, и сотни различных малых пароходов, катеров и других плавсредств, которые находились в Севастополе и Ялте, могли вывезти всех желающих не только из Ялты, но и со всего Южного берега Крыма. Вспомним, как в Дюнкерке британских солдат спасали даже частные английские яхты. Но у нас морское начальство и не подумало об этом, и большинству красноармейцев, оказавшихся на Южном берегу Крыма, пришлось пробираться в Севастополь по горным дорогам и тропам.

В Ялте же «Армению» ждал почти весь партизанский Южного берега Крыма, включая руководство пионерлагеря «Артек». Но самое главное, что помимо партработников на «Армению» сотрудники НКВД погрузили несколько десятков ящиков. Существует предположение, что там было золото и ценности из Крымских музеев.

Сколько человек погрузилось на «Армению», сказать трудно. Согласно «Хронике...» и «Справочнику потерь...» там погибло около 5000 человек. Очевидцы же утверждают, что на борту было в полтора или два раза больше народу. От нижних отсеков до капитанского мостика люди стояли плотной мас-

сой. Носилки с тяжелоранеными поднимали вертикально, чтобы освободить место.

Во время стоянки в Ялте был получен приказ командующего флотом, что в связи с отсутствием авиационного прикрытия выход судна из порта запрещается до 19 часов, то есть до наступления темноты. Командир В.Я. Плашевский приказ получил, но в 8 ч. 00 м. 7 ноября вышел из Ялты.

Замечу, что винить капитана, не выполнившего идиотский приказ Октябрьского, нелепо. Филипп Сергеевич явно перепутал Ялту с Севастополем. В ноябре 1941 г. Севастопольская бухта была защищена многими десятками стволов зенитных береговых и корабельных орудий. Имелись средства маскировки кораблей, а при налете авиации производили задымление бухты. В Ялте же большой транспорт был как на ладони и представлял идеальную цель для вражеской авиации. Береговой зенитной артиллерии и средств маскировки там отродясь не бывало. В море «Армения» хоть могла маневрировать. Наконец, никто не знал, где находятся германские войска, и в любой момент на шоссе Алушта — Ялта могли показаться германские самоходки и моторизованная артиллерия. А далее следовал бы расстрел «Армении» с Массандровских высот. Любопытно, что 8 ноября, то есть на следующий день после трагедии, «начальник штаба Черноморского флота объявил по флоту, что предположительно Ялта занята противником»¹. Так наши славные адмиралы и воевали — «предположительно».

В море «Армению» прикрывали два сторожевых катера (всего четыре 45-мм пушки), а в воздухе барражировали на высоте 500 м два истребителя И-153 «Чайка».

В 11 ч. 25 м. в точке с координатами ш. = 44°15' и д. = 34°17' теплоход был атакован одиночным торпедоносцем Не-111, принадлежавшим 1-й эскадрилье авиагруппы I/KG28. Самолет зашел со стороны берега и с дистанции 600 м сбросил две торпеды. Одна прошла мимо, а вторая попала в носовую часть теплохода. Через 4 минуты «Армения» затонула. Погибли 7—10 тысяч человек, катера спасли только восьмерых.

После сброса торпеды Не-111 ушел в облака и скрылся.

¹ Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 1. С. 222.

Истребители прикрытия даже не успели среагировать на происходящее.

Г.И. Ванеев и другие историки и литераторы хором возмущаются, мол, теплоход «был атакован самолетом-торпедоносцем, несмотря на то что транспорт имел отличительные знаки санитарного судна»¹.

Но, увы, как говорят на Руси: «На заборе... написано, а там дрова». Какие бы знаки ни были написаны на теплоходе «Армения», он шел в конвое двух вооруженных катеров, а на борту теплохода были установлены четыре 45-мм пушки 21 К. Так что германские летчики действовали в данном случае в полном соответствии с международным правом, хотя, вообще-то говоря, на него в 1941—1945 гг. плевать хотели обе стороны.

Интересный момент: координаты гибели «Армении» я привел из секретного «Справочника потерь...», но они оказались неточными. Сделано же сие было умышленно — не дай бог кто полезет за золотом «Армении». Попыток поднять судно или его груз в советское время не производилось. Видимо, власти считали, что моральные издержки от разглашения тайны гибели тысяч людей будут стоить партии дороже, чем стоимость ценностей.

Но в годы «незалежности» самостийные власти, а конкретно «Департамент морского наследия Украины», начали поисковые работы в районе гибели «Армении». Цель работ — превратить «Армению» в «Международный морской мемориал», ну а о золотишке никто и не балакал. Летом 2005 г. в предполагаемом месте гибели Армении на трехсотметровой глубине работал батискаф «Лангуст». Но, увы, найти останки судна украинской экспедиции не удалось, и тогда «Департамент» пригласил в Крым американца Роберта Балларда — руководителя знаменитого Института океанографии и океанологии. Эта научная структура, тесно связанная с ВМФ США, располагает новейшими аппаратами, способными действовать на глубине до шести километров.

Именно Балларду 20 лет назад удалось обнаружить в глубинах Атлантики знаменитый «Титаник». А летом 2006 г. он собирается начать поиски «Армении».

¹ Ванеев Г.И. Севастополь 1941—1942. Хроника героической обороны. Киев: Украина, 1995. Кн 1. С. 67.

Глава 3

ТОРПЕДОНОСЦЫ В БОЯХ ЗА СЕВАСТОПОЛЬ

В ночь на 9 ноября 1941 г. с 4 ч. 45 м. до 4 ч. 53 м. крейсер «Молотов» (проекта 26 бис) выпустил сто десять 180-мм снарядов по германским войскам в районе между Феодосией и мысом Чауда. При отходе в 8 ч. 20 м. крейсер подвергся атаке трех германских торпедоносцев. Выпущенные торпеды прошли мимо. «Молотов» вел интенсивный зенитный огонь, и самолеты противника удалились.

По данным советского командования, последний вылет германских торпедоносцев в 1941 г. состоялся 18 ноября. В этот день в 9 ч. 05 м. в точке с координатами ш. = 43°00'; д = 36°01' два самолета безрезультатно атаковали минный заградитель «Островский» (2121 брт), который в охранении базового тральщика «Мина» шел из Батуми в Севастополь.

После этого и до конца февраля 1942 г. германские торпедоносцы не летали над Черным морем или по крайней мере не были замечены советскими наблюдателями и разведкой. Некоторые наши авторы предполагают, что в это время торпедоносцы He-111 использовались в качестве обычных бомбардировщиков над Севастополем. На мой взгляд, это маловероятно и в любом случае глупо, поскольку в декабре 1941 г. — феврале 1942 г. в море находилось большое число советских транспортов, включая войсковые и крупные надводные корабли до линкора включительно, которые вели обстрелы крымского побережья, занятого немцами. Кроме того, Сталин преподнес немцам хороший новогодний подарок, начав в католическое Рождество Керченско-Феодосийскую десантную операцию.

Немецкое же авиационное командование в самом конце 1941 г. затеяло организационные пертурбации. Авиагруппа I/KG28 была преобразована в авиагруппу II/KG100 с частич-

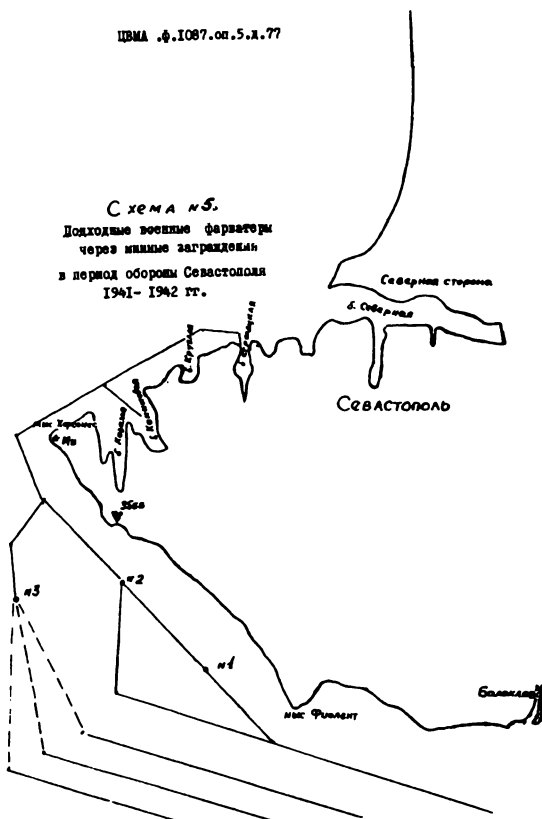
ной ротацией личного состава. В январе 1942 г. авиагруппа 6/KG26 была перебазирована из Румынии на крымский аэродром Саки. Вскоре туда прибыла и вторая авиагруппа.

Первый в 1942 г. вылет торпедоносцев He-111, зафиксированный советской стороной, состоялся лишь 25 февраля. В этот день три He-111 летали к фарватеру у Севастополя и атаковали конвой в составе танкера «Москва», ведущего на буксире транспорт «Г. Димитров». Суда шли из Новороссийска в Севастополь. Прикрытие конвоя состояло из тральщиков «Щит» и № 27. В 19 ч. 15 м. торпедоносцы сбросили 4 торпеды, но все они прошли мимо. Наши корабли, уклоняясь от торпед, маневрировали, в результате чего оборвался буксир, и «Москва» с базовым тральщиком № 27 прошли в главную базу, а транспорт «Г. Димитров» (2484 брт) и тральщик «Щит» остались на фарватере.

Дело в том, что, опасаясь ввода итальянского флота в Черное море, наши адмиралы забросали минами все подступы к Севастополю, оставив для прохода своих судов лишь три узких фарватера. Это создало невероятные удобства для действия германских самолетов. Наши транспорты и боевые корабли при подходе к Севастополю должны были ждать утра и ясной погоды, а также специальных тральщиков-проводников, высылаемых из главной базы. В нашем случае базовый тральщик № 27 встретил конвой 25 февраля в 12 ч. 50 м. и начал проводку судов по фарватеру.

26 февраля в 1 час ночи танкер «Москва», имея на борту маршевые роты, нефтепродукты и другие грузы, прибыл в Севастополь в сопровождении тральщика № 27. А за транспортом «Г. Димитров», груженным цементом и стройматериалами, из Севастополя выслали спасательное судно «Меркурий». Спасатель взял на буксир «Димитрова» и черепашым ходом в 22 ч. 35 м. привел его в Большую Севастопольскую бухту. Я умышленно подробно описываю сей рутинный инцидент, дабы показать слабость и малочисленность германской авиации. Немцы уже вечером 25 февраля знали, что на фарватере стоит без хода транспорт в охранении тральщиков, у которых из зенитного вооружения есть только одна 45-мм

ЦВМА .ф.1087.оп.5.л.77



Подходные военные фарватеры через минные заграждения в период обороны Севастополя 1941—1942 гг.

полуавтоматическая пушка. И вот целый световой день «Дмитров» стоит, а под конец тащится со скоростью 2—3 узла в базу, и ни один германский самолет не пытается атаковать всю честную компанию. И как после этого выглядят адмиральские байки о том, что-де армады вражеских самолетов закрывали небо над Севастополем.

1 марта германский торпедоносец сбросил две торпеды на транспорт «Курск» и обстрелял его пулеметным огнем.

Транспорт шел из Камыш-Буруна в Новороссийск. На его борту находились 1100 раненых красноармейцев. Обе торпеды прошли мимо. В 21 ч. 45 м «Курск» без потерь прибыл в Новороссийск.

Первой жертвой германских торпедоносцев в новом году стал транспорт «Фабрициус». Он был спущен на воду в 1906 г., первоначально назывался «Сайда», вместимость его 2434 брт, скорость 9 узлов.

2 марта 1942 г. транспорт «Фабрициус» (капитан М.И. Григор) вышел без охранения из Новороссийска в Камыш-Бурун, имея на борту 700 человек маршевого пополнения, шесть минометов, 1200 т фуража, 20 лошадей и 12 повозок. В 1 ч. 45 м., находясь между Новороссийском и Анапой, «Фабрициус» был атакован с дистанции 300—500 м германским торпедоносцем He-111. Попытка уклониться не удалась, и торпеда попала в правый борт. Погибло около 10 человек. Однако судно не затонуло, поскольку груз сена и пустых бочек держал его на плаву. Тогда капитан решил посадить судно на мель и вызвал по радиации буксиры. На помощь подошел транспорт «Василий Чапаев». Через два часа «Фабрициус» удалось посадить на мель в 150 м от мыса Малый Утриш. Красноармейцы были оперативно сняты с судна.

3 марта в 19 ч. 00 м. германский торпедоносец атаковал корпус «Фабрициуса», но обе торпеды прошли мимо цели.

Впоследствии предпринимались попытки снять судно с мели, но начавшийся шторм окончательно посадил его на камни. Экипаж «Фабрициуса» оставался на нем до августа 1942 г.

В принципе «Фабрициус» можно было снять с мели и отремонтировать, но 16 мая 1943 г. командир подводной лодки М-111 М.И. Хомяков всадил в корпус транспорта две торпеды, а по прибытии в базу объявил о потоплении крупного германского корабля. Бренные останки судна до сих пор лежат на глубине от 4 до 18 м и периодически посещаются водолазами-любителями.

4 марта в 18 ч. 30 м. сторожевой катер № 021, находившийся в ночном дозоре, обнаружил в подходной точке военного

фарватера № 3 главной базы немецкий торпедоносец, который на бреющем полете ушел на северо-запад.

10 марта в 0 ч. 50 м. транспорт «Львов» в охранении эсминца «Шаумян» вышел из Новороссийска в Севастополь. В 16 ч. 45 м. в точке с координатами ш. = 43°28'; д. = 35°08' с этих кораблей заметили два германских торпедоносца. В 18 ч. 57 м. один из них атаковал транспорт «Львов», но торпеда прошла по борту транспорта и за кормой «Шаумяна» на расстоянии 170—200 м. В 19 ч. 05 м. вышел в атаку второй торпедоносец и сбросил две торпеды, которые тоже прошли мимо. В 19 ч. 20 м. оба самолета скрылись из видимости кораблей.

18 марта с 9 ч. 53 м. до 19 ч. 32 м. германские бомбардировщики 9 раз¹ атаковали важный конвой, шедший из Поти в Севастополь. В составе его были танкеры «Серго» и «Передовик», в охранении шли крейсер «Красный Кавказ» и эсминец «Незаможник». Танкер «Передовик» вез 1600 т котельной воды, танкер «Серго» вез 3400 т флотского мазута, 1825 т бензина, 38,5 т моторного масла. На крейсере перевозились летно-технический состав ВВС Черноморского флота (197 человек), 60 аэростатов заграждения, 55 т армейского боезапаса, 105 т флотского боезапаса и 27 т продовольствия.

Всего на конвой германская авиация сбросила 43 бомбы, но из-за сильного зенитного огня и маневрирования кораблей ни одна бомба не попала.

В ходе последней, 9-й атаки торпедоносец He-111 сбросил две торпеды с высоты 30—50 м по танкеру «Серго». Танкер резко взял влево, торпеды прошли мимо. В ночь на 19 марта все суда между 1 ч. 30 м. и 2 ч. 50 м вошли в Севастопольскую бухту.

23 марта 1942 г. транспорт «Василий Чапаев» (2690 брт) под командованием капитана П.И. Степанова следовал из Поти в Севастополь в охранении эсминца «Шаумян» и двух сторожевых катеров. На борту судна находились 233 человека маршевого пополнения, восемь 122-мм, три 107-мм и десять 47-мм орудий, шесть автомашин, 276 лошадей, 195 т чугунного литья, 25 т обмундирования.

¹ По данным «Хроники...» (Выпуск 2. С. 119), — 11 раз.

В 19 ч. 40 м. в 40 милях южнее Херсонесского маяка в точке ш. = 43°54'; д. = 33°20' транспорт был атакован торпедоносцем Не-111. Транспорт уклонился от одной торпеды, но в 19 ч. 55 м. получил попадание второй торпедой в кормовую оконечность. Пробойна оказалась настолько большой, что завести пластырь оказалось невозможно. Трюм № 4 полностью заполнился водой. Через тоннель гребного вала началось затопление машинного отделения.

Капитан отдал распоряжение спустить на воду шлюпки. Шлюпки отходили от борта переполненными, и одна из них перевернулась. Оставшимся на борту было приказано прыгать в воду и плыть к кораблям охранения.

В 20 ч. 09 м. транспорт затонул. Корабли охранения спасли 173 человека. Погибли 16 членов экипажа и 86 красноармейцев. Глубина на месте гибели около 2000 м.

24 марта на подходе к Севастополю в 19 ч. 23 м. у подходной точки военного фарватера № 3 транспорт «Красная Кубань» был безуспешно атакован немецкими торпедоносцами. Вход транспорта в базу обеспечивался средствами Охраны водного района главной базы: базовым тральщиком № 27, четырьмя сторожевыми катерами и шестью торпедными катерами. В 21 ч. 25 м. «Красная Кубань» и конвоировавший ее эсминец «Шаумян» прибыли в Севастополь.

Командование Черноморского флота было обеспокоено большой потерей транспортов, потопленных германской авиацией и погибших на собственных минах. 24 марта Военный Совет Черноморского флота обратился к наркому ВМФ Н.Г. Кузнецову с просьбой о посылке на Черное море «самолетов Пе-2». Одновременно был поднят вопрос о закупке транспортов в Турции. 28 марта Кузнецов сообщил, что в апреле Черноморский флот получит Пе-2 и истребители, а также «что за границей свободного тоннажа, который бы нам продали, сейчас нет»¹.

28 марта в 12 ч. 30 м. транспорт «Ворошилов» (3908 брт), имея на борту 2650 раненых, в охранении базовых тральщиков «Искатель», «Взрыв» и трех сторожевых катеров вышел

¹ «Хроника...». Выпуск 2. С. 134.

из Камыш-Буруна в Новороссийск. В 19 ч. 05 м. в районе мыс Утришонок — мыс Мысхако «Ворошилов» атаковали четыре торпедоносца Не-111. Одна торпеда попала в район второго трюма, не повредив механизмы. Транспорт выбро-
сился на берег в районе устья р. Озерейки. Люди с него были сняты. 2 апреля 1942 г. «Ворошилов» сняли с мели и отвели в Новороссийск.

По приказу командующего Черноморским флотом для ПВО транспортных судов на переходах с конца марта 1942 г. начали привлекаться пикирующие бомбардировщики Пе-2, поскольку радиус действия наших старых истребителей И-16 и новых Як-1 и МиГ-1 был крайне мал. Это был естественный выход из положения, который применялся и в других странах. Так, англичане переделали бомбардировщик «Блейнхем I» в тяжелый истребитель «Блейнхем IF», а немцы на базе бомбардировщика Ju-88 создали тяжелые истребители Ju-88С и Ju-88Г.

В СССР было испытано несколько типов тяжелых истребителей, а истребители Пе-3 и Пе-3бис, созданные на базе Пе-2, были изготовлены в 1941 г. в количестве нескольких сотен. Однако их использовали не по назначению, а для прикрытия транспортных самолетов с начальством средней руки, в качестве истребителей и бомбардировщиков в битве за Москву и т. д. Допускаю, что битва за Москву имела большее значение, чем битва за Черное море, но там куда более эффективно действовали бы Як-1 и МиГ-3, чем Пе-3. А вот использование бомбардировщиков Пе-2 в качестве тяжелых истребителей было малоэффективным из-за слабого наступательного вооружения, отсутствия должного опыта у летчиков и т. д.

2 апреля в 18 ч. 58 м. танкер «Куйбышев» (4629 брт), шедший из Новороссийска в Камыш-Бурун, у мыса Железный Рог был атакован пятью торпедоносцами Не-111. Танкер шел со скоростью 10 узлов в сопровождении эсминца «Незаможник» и двух сторожевых катеров. С воздуха его прикрывали два МиГ-3. Танкер вез 2500 т бензина, 1000 т керосина, 250 т лигроина и 120 т масла. Одна из торпед попала в кормо-

вой танк судна. Возник сильный пожар, пламя достигало высоты 30 м. Танкер сдрейфовал в район банки Мария Магдалина, где переломился от взрыва и затонул на мелководье (ш. = 44°57'; д. = 36°58'). 24 человека из команды погибло, 34 спасено. Пожар на полузатопленном корабле продолжался в течение недели.

8 апреля в 0 ч. 25 м. транспорт «Чехов» в охранении базового тральщика «Трал» и двух сторожевых катеров вышел из Новороссийска в Камыш-Бурун с грузом для войск Крымского фронта. В районе банки Марии Магдалины между 5 ч. 20 м. и 6 ч. 36 м. «Чехов» был три раза безуспешно атакован самолетами-торпедоносцами He-111 и благополучно прибыл в Камыш-Бурун.

11 апреля в 5 ч. 30 м. в районе мыса Железный Рог два немецких торпедоносца безуспешно атаковали транспорт «Восток», шедший в охранении базового тральщика «Искатель» и трех сторожевых катеров из Новороссийска в Камыш-Бурун. Конвой благополучно прибыл в порт назначения.

И только 17 апреля немцам улыбнулась удача — их торпедоносцы потопили санитарный транспорт «Сванетия». Это был вполне современный пассажирский лайнер, построенный в 1937 г. в Дании для СССР. На «Сванетии» впервые в советском торговом флоте имелись каюты класса «люкс». Водоизмещение лайнера составляло 5500 т. Два дизеля общей мощностью 4200 л. с. позволяли ему развивать скорость 16,5 узлов. 22 июня 1941 г. «Сванетия» совершала обычный рейс в Средиземном море. При входе в Босфор турки арестовали лайнер. Лишь 23 февраля 1942 г. лайнер прибыл в Потти. Вскоре «Сванетию» переоборудовали в санитарный транспорт, но при этом вооружили пятью 45-мм пушками 21К и двумя 12,7-мм пулеметами ДШК.

16 апреля в Севастополе на «Сванетию» погрузили 221 раненого, 358 человек из 40-й кавалерийской дивизии и 99 пассажиров. В тот же день в 21 ч. 20 м. лайнер в охранении эсминца «Бдительный» вышел из гавани и двинулся в Новороссийск. На следующий день в 7 ч. 24 м. наши корабли,

прошедшие уже примерно полпути до Новороссийска, были обнаружены вражеским самолетом-разведчиком.

В 11 ч. 00 м. 17 апреля «Сванетия» была безрезультатно атакована одиночным бомбардировщиком Ju-88. В 14 ч. 00 м. лайнер подвергся атаке уже восьми самолетов He-111 и четырех Ju-88, которые сбросили до 50 бомб и несколько торпед. От сброшенных бомб и торпед транспорт уклонился маневрированием, повреждения были невелики.

В 15 ч. 55 м. в атаку на транспорт с обоих бортов вышли девять He-111, которые сбросили шесть торпед, две из которых попали в носовую часть судна. Возник дифферент на нос. С целью уменьшения нагрузки на носовые переборки командир транспорта приказал дать полный ход назад. Через некоторое время командир БЧ-5 (механической боевой части) доложил о том, что у главных двигателей греются подшипники, из картера двигателей идет дым, потекли крышки цилиндров. Командир приказал остановить машины. Напором воды были разрушены подкрепления переборок. Судно стало погружаться с креном на левый борт и дифферентом на нос. Из 18 имевшихся на борту шлюпок успели спустить на воду лишь пять, три из которых были накрыты корпусом тонущего судна. Не уместившиеся в шлюпках люди бросались за борт в спасательных жилетах и без них.

По одной из версий, на палубу судна выскочили кавалеристы, не имевшие понятия о механизмах спуска шлюпок на воду. Они выхватили шашки и перерубили первые попавшиеся под руку блоки (лопаря), удерживающие шлюпки, и те, сорвавшись вместе с людьми, полетели за борт, переворачиваясь или разбиваясь о воду.

В 16 ч. 30 м., продержавшись на плаву 18 минут, «Сванетия» затонула на глубине 2000 м в точке с координатами ш. = 43°00'; д. = 36°48', увлекая за собой в образовавшуюся воронку плававших рядом людей. Оставшиеся на воде две шлюпки и спасательный плот были расстреляны самолетами из пулеметов. Погибло 753 человека, в том числе 220 раненых и 112 человек личного состава судна. В 17 ч. 05 м. «Бдительный», отразив атаку авиации, начал спасение людей. Было спасено 143 че-

ловека, из которых 17 умерли на палубе эсминца от переохлаждения в воде.

28 апреля в 21 ч. 00 м. транспорт «А. Серов» в охранении эсминца «Железняков», базовых тральщиков «Щит», «Якорь» и «Взрыв» и двух сторожевых катеров вышел из Севастополя в Новороссийск. На борту «А. Серова» находилось 65 человек из Приморской армии, 205 заключенных с конвоем, 100 т практического боезапаса флота и 300 т разных грузов. На «Железнякове» и на тральщиках было 260 человек из Приморской армии и 62 пассажира.

В 23 ч. 44 м. в районе подходной точки военного фарватера № 3 конвой безуспешно атаковали три немецких торпедоносца, один из которых был сбит огнем кораблей охранения. При отражении атаки «Железняков» столкнулся с тральщиком «Взрыв» и смял себе форштевень, тральщик же получил лишь незначительные повреждения.

«В течение дня 28 апреля конвой, следовавший из Севастополя в Новороссийск, был трижды безуспешно атакован немецкими самолетами. В 11 ч. 20 м. он был атакован ш. = 43°30', д. = 35°07' (в 70 милях к югу от мыса Меганом) тремя торпедоносцами, в 11 ч. 55 м. шестью бомбардировщиками, сбросившими 24 бомбы, и в 16 ч. 45 м. пятью бомбардировщиками Ю-88, сбросившими 20 бомб. Для прикрытия конвоя с воздуха из Новороссийска вылетели два ДБ-3, два СБ и два МБР-2»¹.

Как видим, наших истребителей то не хватало, то им малая дальность полета не позволила прикрыть конвой. К сожалению, мне не удалось восстановить подробности воздушного боя между нашими и германскими бомбардировщиками. Но доподлинно известно, что наши корабли повреждений не получили. Убитых и раненых на кораблях не было.

18 мая в 11 ч. 00 м. транспорт «Грузия» в районе подходной точки военного фарватера № 3 главной базы безрезультатно атаковали три немецких торпедоносца; было замечено пять сброшенных торпед. «Грузия» доставила в Севастополь три 75-мм орудия, семь 45-мм орудий, 400 т продовольствия.

¹ Там же. С. 191.

27 мая в 2 ч. 00 м. крейсер «Ворошилов» в охранении эсминцев «Сообразительный» и «Свободный» вышел из Батуми и в тот же день в 21 ч. 31 м прибыл в Севастополь с личным составом и вооружением 9-й бригады морской пехоты. На подходе к главной базе «Ворошилов», «Сообразительный» и «Свободный», а также подходившие к тому времени к главной базе транспорт «Грузия», эсминец «Безупречный», базовые тральщики «Щит», «Якорь», «Гарпун» и два сторожевых катера были неоднократно безрезультатно атакованы бомбардировщиками и торпедоносцами противника. Выпущенная по «Ворошилову» при прохождении последним первой линии бонов главной базы торпеда выскочила на берег в районе Херсонесского маяка, но не взорвалась. Повреждений и жертв не было. Корабли уклонялись от атак маневрированием. Эсминцы отражали налет торпедоносцев огнем главного калибра.

На крейсере и эсминцах в Севастополь была доставлена 9-я бригада морской пехоты в составе 3017 человек, восемь 122-мм орудий, восемь 76-мм и семнадцать 45-мм орудий, 27 станковых пулеметов, 16 минометов, 1213 винтовок и 60 т боезапаса.

Обратно из Севастополя «Ворошилов», «Сообразительный» и «Свободный» вышли 28 мая в 3 ч. 06 м. Уже через 2 часа их обнаружил германский самолет-разведчик, и еще через 2 часа наши корабли были безуспешно атакованы двумя бомбардировщиками Ju-88.

В тот же день, в 11 ч. 45 м., в 90 милях к югу от Анапы корабли были атакованы восемью торпедоносцами He-111 и двумя Ju-88. Самолеты сбросили 7 торпед и 8 бомб, попаданий и жертв не было. По наблюдению с кораблей, были сбиты два He-111, которые, загоревшись, упали в воду. На крейсере «Ворошилов» при стрельбе был оторван конец ствола у 100-мм орудия Б-34. В 17 ч. 25 м. «Ворошилов» в охранении эсминцев прибыл в Туапсе.

Взросшая весной 1942 г. активность германских торпедоносцев во многом объяснялась близостью их нового аэродрома в Саках. Однако это имело и оборотную сторону медали.

Авиация Черноморского флота начала регулярно бомбить этот аэродром. По указанию генерал-полковника Манштейна торпедоносцы He-111 в мае — июне стали систематически привлекать к бомбардировке сухопутных объектов в районе Керчи и особенно в Севастополе. В ходе этих налетов к 13 июня было утрачено три машины. К этому времени только 6./KG26 оставалось чисто торпедоносным подразделением, поскольку большая часть самолетов 4-й и 5-й эскадрилий использовалась в качестве бомбардировщиков. Торпедное оснащение с них сняли, и теперь они стали носителями 1400-кг бронебойных бомб.

В советской исторической литературе из книги в книгу кочует байка о том, что германские торпедоносцы на поплавках, а то и летающие лодки сидели на воде в районе Севастополя в ожидании советских кораблей. Самое интересное, что подобное попадает даже в «Хронике...»: 3 мая 1942 г. «в 17 ч. 28 м. сторожевой катер № 083, производивший поиск плавающих мин в районе рекомендованных курсов военного фарватера № 3 главной базы, обнаружил у подходной точки взлетевший с воды немецкий самолет-торпедоносец — двухпоплавковый, двухмоторный, с одной торпедой...

29 мая в 20 ч. 35 м. в районе мыса Утриш подводная лодка «Д-4» обнаружила на воде торпедоносец противника. Самолет взлетел и начал выход в атаку. Лодка произвела срочное погружение. В 22 ч. 00 м. она всплыла и увидела торпедоносец на высоте 200 м в расстоянии 10 каб. Лодка вновь погрузилась»¹.

На самом деле, как уже говорилось, на Черном море в 1941—1942 гг. действовали исключительно колесные торпедоносцы He-111. А мнимые «плавающие» торпедоносцы противника были обычными гидросамолетами спасательной службы: He-59, «Арадо-96» и «Дорнье-24». На воду они обычно садились для спасения сбитых летчиков, а в отдельных случаях для устранения повреждений.

2 июня в 13 ч. 38 м. танкер «Громов» (836 брт), следовавший из Туапсе в Севастополь в охранении четырех стороже-

¹ Там же. С. 95, 252.

вых катеров, в точке с координатами ш. = 43°32'; д. = 35°50' был встречен высланными из главной базы базовыми тральщиками № 412 и «Защитник». Тральщики должны были провести его по фарватеру через минные заграждения, а заодно и охранять танкер. С 19 ч. 05 м. до 20 ч. 34 м. конвой 11 раз был безрезультатно атакован самолетами противника, сбросившими 24 бомбы. В 20 ч. 50 м. до десяти самолетов-торпедоносцев атаковали конвой с обоих бортов и с разных курсовых углов. В 20 ч. 55 м. танкер «Громов» получил попадание торпеды в носовую часть, где возник пожар и начали взрываться танки. В 21 ч. 55 м. в точке ш. = 43°56'; д. = 34°22' танкер переломился в средней части и затонул. Был спасен 21 человек, а шестеро погибли.

После гибели «Громова» командование Черноморского флота прекратило отправку танкеров в Севастополь. Теперь снабжение главной базы жидким топливом производилось только подводными лодками.

5 июня транспорт «Грузия» в сопровождении эсминца «Незаможник», базового тральщика «Трал» и четырех сторожевых катеров вышел из Новороссийска и направился в Севастополь. Конвой вез 750 человек маршевого пополнения, 233 т боезапаса, 227 т продовольствия и до 100 т разного груза. В 55 милях к югу от мыса Кикенеиз, между 18 ч. 43 м. и 21 ч. 00 м. 6 июня транспорт был безрезультатно атакован двумя Ju-88 и тремя He-111, сбросившими 4 бомбы и 6 торпед. 7 июня в 2 ч. 45 м. конвой благополучно вошел в Севастопольскую бухту.

Согласно «Хронике...», 12 июня 1942 г. в 0 ч. 52 м. крейсер «Молотов» в охранении эсминца «Бдительный» с частями 138-й стрелковой бригады вышел из Новороссийска в Севастополь. Между 20 ч. 30 м. и 21 ч. 30 м. в 45 милях к югу от мыса Айя «Молотов», «Бдительный» и подходивший к главной базе транспорт «Грузия» подверглись интенсивным атакам торпедоносцев и бомбардировщиков противника. Атаки были безрезультатными, а наши корабли огнем своей зенитной артиллерии сбили два неприятельских самолета¹.

¹ Там же. С. 280.

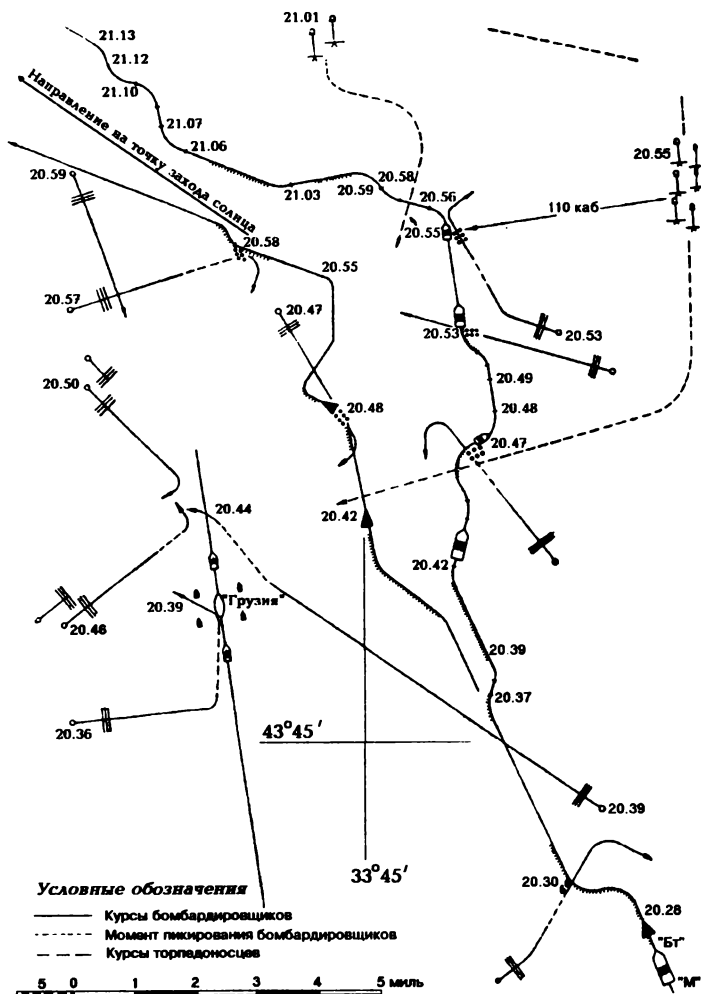


Схема маневрирования крейсера «Молотов» и эсминца «Бдительный» при отражении атак авиации противника 12 июня 1942 г.

В той же «Хронике...» описывается и явно фантастическая атака торпедоносцев He-111 на подводную лодку Щ-215: «8 июня при переходе из Поти на позицию подводная лодка подверглась атакам самолетов-торпедоносцев противника, сбросивших безрезультатно семь торпед»¹.

Любопытно, что эти «охотничьи рассказы» о семи торпедах сейчас без всяких комментариев повторяют наши новые мэтры от военной истории.

В «Хронике...» говорится, что 26 июня в 18 ч. 57 м. эсминец «Безупречный» «был потоплен бомбардировочной и торпедоносной авиацией противника»². В остальных источниках подтверждается потопление эсминца исключительно бомбами. Надо полагать, что о торпедах в «Хронике...» сказано лишь для красного словца. Объем издания не позволяет привести еще многочисленные слухи о германских торпедоносцах, распространяемых советским командованием.

Больше до самого падения Севастополя полеты торпедной авиации замечены не были. Как видим, германская торпедная авиация не сыграла особой роли в нарушении морских коммуникаций между кавказскими портами и Севастополем. Другой вопрос, что сам факт ее существования позволил адмиралу Октябрьскому и его штабу выдавать неверную информацию о многочисленных торпедоносцах, как поплавковых, так и колесных, пугать Ставку, ограничить, а точнее, и вовсе отменить походы надводных кораблей в Севастополь.

Город-герой пал не из-за налетов тысяч самолетов люфтваффе, а из-за бездарности советских адмиралов Кузнецова, Октябрьского, Исакова и др. Это именно они в первые же дни войны забросали минами все подходы к Севастополю, осенью 1941 г. вывезли из города большую часть боезапаса, половину зенитной артиллерии и большую часть медицинского персонала. А вот в начале 1942 г. начался обратный ввоз в Севастополь боезапаса, орудий и т. д.

¹ Там же. С. 309.

² Там же. С. 316.

Черноморский флот фактически бездействовал, когда Манштейн занимал Крым, хотя большая часть полуострова находилась в радиусе досягаемости 305-мм пушек линкора «Парижская коммуна» и 180-мм орудий крейсеров «Ворошилов», «Молотов» и «Красный Крым». Тот же аэродром Саки, где базировались все немногочисленные торпедоносцы He-111, находился примерно в 12 км от моря, то есть в пределах досягаемости всех флотских орудий большого и среднего калибра, вплоть до 100-мм орудий тральщиков и подводных лодок. Но, увы, не было ни одного обстрела аэродрома.

Последним успехом германской торпедоносной авиации на Черном море стала атака крейсера «Молотов». В ночь на 3 августа 1942 г. крейсер «Молотов» и лидер «Харьков» должны были произвести обстрел Феодосийского порта. Однако еще 2 августа, до наступления темноты, корабли были обнаружены разведчиком Ju-88D. После получения информации от разведчика экипажи авиагруппы 6/KG26, имевшей на тот момент 10 исправных самолетов, начали готовиться к вылету.

Между тем в 0 ч. 53 м. с крейсера был обнаружен итальянский торпедный катер MAS. В 0 ч. 58 м. береговая батарея противника открыла огонь. Вскоре после этого «Молотов» был дважды атакован торпедными катерами. От атак катеров крейсер уклонялся маневрированием, а затем опять ложился на боевой курс.

С 0 ч. 59 м. до 1 ч. 04 м. «Харьков» обстрелял пристани Двухъякорной бухты, выпустив 59 снарядов. «Молотов» огня не открывал, так как командир бригады крейсеров, командовавший операцией, не был уверен в точности определения места кораблей. В 1 ч. 13 м. он отказался от обстрела берега и приказал лечь на курс отхода.

На отходе корабли непрерывно подвергались атакам самолетов-торпедоносцев и торпедных катеров противника. В 1 ч. 26 м. в кормовую часть крейсера «Молотов» попала торпеда. Корма была оторвана до 262-го шпангоута, утеряны руль и рулевая машина. Винты и валы были только повреждены, поэтому крейсер продолжал отходить 14-узловым хо-

схема повреждений кормовой части крейсера

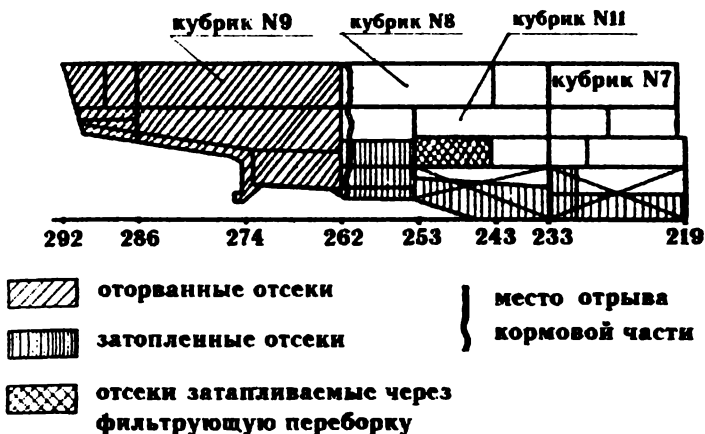


Схема повреждений кормовой части крейсера «Молотов»

дом, управляясь машинами. Атаки самолетов и торпедных катеров противника продолжались. В охранение отходивших кораблей вступили: в 5 ч. 10 м. — истребители прикрытия и в 5 ч. 40 м. — наши торпедные катера.

В 7 ч. 18 м. четыре немецких самолета-торпедоносца вновь безрезультатно атаковали корабли. В 7 ч. 52 м. в охранение кораблей вступил эсминец «Незаможник» и несколько позже — сторожевые катера. Дальнейший отход кораблей в Потти происходил благополучно.

В ходе атаки крейсера немцы потеряли два торпедоносца. Что касается крейсера «Молотов», то его в Потти поставили в док и взамен утерянной кормы присоединили корму недостроенного крейсера проекта 68 «Фрунзе». В мае 1943 г. отремонтированный крейсер прошел ходовые испытания, но больше в боевых действиях не участвовал.

На этом деятельность германских торпедоносцев на Черном море закончилась. В октябре 1942 г. авиагруппа 6/KG26 перелетела на аэродромы Сицилии.

Глава 4

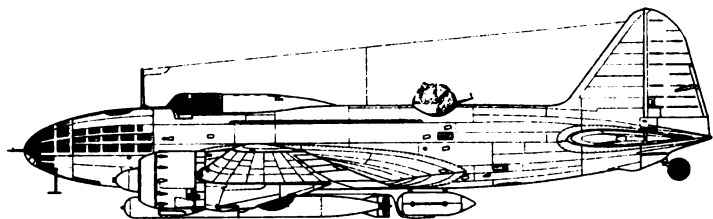
БОЛЬШИЕ ПОТЕРИ И НИ ОДНОЙ ПОБЕДЫ

К началу войны минно-торпедная авиация Черноморского флота была представлена 2-м минно-торпедным авиаполком, входившим в состав 63-й бомбардировочной бригады. Причем из 62-х экипажей торпедоносцев ДБ-3 полностью готовыми к использованию торпедного оружия были только двенадцать. Замечу, что одна (1-я) эскадрилья 2-го мтап Черноморского флота была к 22 июня переведена на машины ДБ-3Ф. Эскадрильи торпедоносцев, полностью боеготовые, базировались в Каргозе (Крым), а занимавшиеся боевой подготовкой — в Сарабузе.

С первого же дня войны торпедоносцы ДБ-3 участвовали в налетах на Констанцу и другие румынские города. 30 июня 1941 г. четыре самолета ДБ-3Ф впервые поставили мины в устье Дуная.

В ночь на 8 сентября ДБ-3 сбросили на столицу Румынии Бухарест три бомбы ФАБ-1000 и восемь ФАБ-500, а в ночь на 13 сентября — три ФАБ-1000 и ФАБ-250.

С августа 1941 г. флотские ДБ-3 стали широко привлекаться для бомбардировки наступавших германских войск в районе нижнего течения Днестра.



Торпедоносец ДБ-3Ф

Описание стратегических бомбардировок, постановок мин и бомбардировок сухопутных войск выходят за рамки монографии. Стоит лишь сказать, что с 22 июня по 25 сентября было потеряно 37 флотских ДБ-3, из которых два сбиты в воздушных боях, 10 сбиты зенитной артиллерией, 6 машин относятся к небоевым потерям, а судьба 19 самолетов осталась неизвестной.

К 20 сентября 1941 г. во 2-м мтап осталось всего 24 самолета ДБ-3, из которых исправными было только восемь. 30 октября в связи с угрозой вторжения германских войск в Крым самолеты полка перелетели на аэродромы Анапы и Краснодара.

3 декабря 1941 г. звено (3 машины) ДБ-3 было переброшено на Херсонесский аэродром под Севастополем. Там торпедоносцы находились в капонирах, вырубленных в скальном грунте. 19 декабря туда перелетали еще два ДБ-3, а 8 февраля 1942 г. — еще 9 машин, поскольку аэродром был расширен.

Приказом наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова от 2 апреля 1942 г. 2-й мтап был преобразован в 5-й гвардейский минно-торпедный авиаполк.

Первое применение торпед самолетами ДБ-3¹ состоялось лишь 21 мая 1942 г. Рано утром разведчик Ил-4 обнаружил одиночный транспорт, шедший из Сулины в Одессу. На перехват транспорта вылетели четыре торпедоносца ДБ-3. Транспорт водоизмещением около 3000 т был обнаружен ими в 15 милях восточнее Килийского гирла Дуная. Согласно донесению летчиков, с дистанции 1200—1400 м было сброшено три торпеды, одна из которых попала в корму транспорта. На нем возник пожар, и транспорт уменьшил ход.

На самом деле транспортом в 3 тысячи тонн оказалась плавбаза германской Дунайской флотилии «Ута», водоизмещение которой составляло всего 535 т. Причем ни одна торпеда в «Уту» не попала, зато судно по вине командира село на мель. В журнале «История авиации» № 1/2003 утверждается,

¹ С марта 1942 г. самолет ДБ-3Ф был переименован в Ил-4. Однако во многих служебных документах они по-прежнему именовались ДБ-3Ф аж до 1945 г.

что «Уту» атаквали какие-то безвестные бомбардировщики, но ни в «Хронике...», ни в «Справочнике потерь...» их нет.

Как уже говорилось, самолеты ДБ-3 постоянно привлекали к бомбардировкам, минным постановкам и т. д. Но 16 июня 1942 г. командование Черноморского флота впервые использовало их в качестве истребителей. Четверка ДБ-3 прикрывала переход морем поврежденного крейсера «Молотов».

22 июля 1942 г. 63-я авиабригада в составе 5-го гвардейского и 40-го авиационного полков имела на вооружении 12 (1) ДБ-3, 9 (3) Пе-2 и 9 (2) СБ¹. Бригада базировалась на аэродромы Майкоп, Гудаута и Елизаветинская.

4 марта 1943 г. началось формирование еще одного торпедного соединения на Черном море — 36-го минно-торпедного авиаполка. Первый боевой вылет самолетов этого полка состоялся 28 июня 1942 г. (бомбардировка Ялты). Замечу, что до этого в ходе боевой подготовки полк потерял четыре Ил-4.

Следующее применение торпед состоялось в ночь на 26 июля 1942 г. С 19 ч. 35 м. 25 июля четыре Ил-4 производили поиск неприятельских транспортов в море, но не обнаружили их и сбросили торпеды по запасной цели — порту Феодосия. Все четыре торпеды взорвались в порту около элеватора.

26 июля с 17 ч. 15 м. до 0 ч. 33 м. 27 июля два Ил-4 вели поиск на вражеских коммуникациях между портом Констанца и о. Фидониси, чтобы атаковать транспорты, обнаруженные нашей военной разведкой в 14 ч. 30 м. 26 июля. Но транспортов самолеты не нашли и сбросили торпеды по запасной цели — порту Ялта.

28 июля пара Ил-4 в режиме «свободной охоты» обнаружила в районе Констанцы несколько самоходных барж. Обе сброшенные торпеды в цель не попали.

В связи с наступлением немцев на Кавказе нашим торпедоносцам 4—5 августа 1942 г. пришлось перебазироваться с аэродромов Майкоп и Белореченская в Гудауту и Алахадзи на

¹ В скобках указано количество неисправных машин.

территории Аджарии. Из-за больших потерь в ходе вылетов в качестве обычных бомбардировщиков число торпедоносцев Ил-4 резко сократилось. Так, к 24 сентября 1942 г. 5-й гмтап, базировавшийся на аэродроме Гудаута, располагал семью машинами, из которых исправных было пять, а 36-й мтап — 11 (7) машинами на аэродромах Алахадзи и Бабушеры.

В конце сентября — октябре было потеряно еще два Ил-4. В результате этого командующий ВВС Черноморского флота приказал передать оставшиеся одиннадцать Ил-4 из 36-го мтап в состав 5-го гмтап.

В середине декабря 1942 г. началось перевооружение 36-го мтап на самолеты А-20Ж «Бостон».

Последняя торпедная атака ВВС Черноморского флота в 1942 г. состоялась 25 ноября. Три торпедоносца Ил-4 вылетели для атаки транспорта «Ташкент» (5552 брт), стоявшего в Феодосийском порту. История этого судна достаточно любопытна. 30 декабря 1941 г. транспорт «Ташкент» в момент отхода от причала феодосийского порта был атакован германским самолетом и затонул от попадания бомбы. А в начале ноября 1942 г. наша разведка донесла, что немцы его пытаются поднять и ввести в строй. Командование флота приказало окончательно уничтожить «Ташкент».

В 13 ч. 55 м. на судно, стоявшее у южной стенки дамбы, были сброшены три торпеды. Согласно донесению летчиков, одна торпеда попала в «Ташкент», и он окутался дымом. По германским же данным, одна торпеда попала в южную стенку недалеко от судна и проделала в дамбе дыру диаметром 4 м, вторая торпеда попала в северную дамбу и нанесла ей повреждения, а третья торпеда вызвала оползень причальной стенки. Самое же забавное, что немцы и не собирались поднимать «Ташкент». Это сделала аварийно-спасательная служба Черноморского флота в 1945 г.

Глава 5

УСПЕХИ И НЕУДАЧИ 1943 ГОДА

К 1 января 1943 г. из 22-х экипажей Ил-4 2-го гвардейского полка лишь 8 были обучены низкому торпедометанию. За первых три месяца 1943 г. менее 25% боевых вылетов Ил-4 совершили с торпедами. Кроме традиционной постановки мин, разведки, бомбардировки портов противника и позиций наземных войск Ил-4 привлекались к доставке грузов крымским партизанам. Разумеется, последнее производилось с помощью парашютов.

Вот несколько примеров донесений действий торпедоносцев в I квартале 1943 г. 20 января «два самолета ДБ-3 вылетели на поиск транспортов противника у южного побережья Крыма. Один из них в 12 ч. 10 м. торпедой, сброшенной с дистанции 800 м с высоты 15 м, потопил неприятельский транспорт (около 3000 т) в районе озера Саки. Другой торпедоносец в 14 ч. 05 м. обнаружил в 10 милях к востоку от Овидиополя неприятельский конвой (4 транспорта, 3 баржи и сторожевой корабль) и сбросил по головному транспорту торпеду (с высоты 30 м, с дистанции 300 м), но торпеда потонула»¹.

От себя добавлю, что достоверных данных о потоплении судна в 3000 т или иного нет. Вполне возможно, что торпеда попала в корпус какого-то ранее потопленного судна, стоявшего на мели.

22 января на поиск вражеских судов вылетели три Ил-4. Два из них, ведших поиск на коммуникации Одесса — Севастополь, из-за «сложной метеорологической обстановки» вернулись на аэродром с торпедами. А вот третьей машине, пилотируемой капитаном И.Н. Василенко, повезло. В 15 ч.

¹ «Хроника...». Выпуск 4. С. 41.

50 м. он обнаружил недалеко от Сулинского гирла Дуная транспорт с пришвартованной к нему баржой.

Вот как эта атака была описана в отечественной литературе: «22 января 1943 г. капитан И. Василенко поднял в воздух свой Ил-4 из состава 5-го гмтап для дальнего крейсерского полета. В течение 9 часов предстояло пройти по маршруту 2500 км, осмотреть коммуникации северо-западного района Черного моря, побывать у Севастополя, Очакова, Одессы, Сулины. Экипаж стартовал рано утром — с расчетом выполнить задание засветло. Погода для атаки была благоприятной, но для пилотирования и навигации машины — весьма сложной. Частые дождевые заряды, низкая облачность, сильный ветер, болтанка изматывали авиаторов. Обследовав район от Севастополя до мыса Тарханкут, направились через Каркинитский залив к Тендровской косе, затем к Одессе.

Вокруг — только чистое море, хотя полет длился уже шесть часов. Солнце медленно клонилось к закату. Заканчивался выделенный для крейсерства запас горючего, и штурман капитан Н. Андриенко напомнил командиру, что до своего аэродрома около трех часов полета. Но летчики все же решили дойти до Сулины. И не зря. На подходах к Сулинскому гирлу Дуная они обнаружили конвой, который уже начал втягиваться в устье реки, направляясь в порт. Мгновенно снизившись до высоты 20 м, торпедоносец устремился к одному из транспортов. Фашистские корабли заметили его и встретили ожесточенным огнем. Вслед ударила и береговая артиллерия. Самолет шел среди шапок разрывов и водяных столбов. Все это выглядело как в страшном сне. Но Ил-4 уже лег на боевой курс, и ничто не могло ему помешать. Цель — в центре визира. Когда до нее осталось 500 м, Андриенко сбросил торпеду. Маневрировать было поздно: вокруг корабли охранения и при развороте вся плоскость машины оказалась бы под прицельным огнем. Самолет пронесся над противником, поливая его свинцом из трех бортовых пулеметов.

Торпеда попала в цель и взорвалась. Транспорт загорелся и стал тонуть. Подошедшая к борту для оказания помощи

баржа также запылала — очевидно, огонь перекинулся и на нее. Экипаж лег на курс к своему аэродрому, зафиксировав все происходящее на пленку. Однако победа далась нелегко — торпедоносец получил повреждения: пробита в нескольких местах штурманская кабина, с перебоями работал правый мотор. Ухудшилась и погода — прямо по курсу стояла низкая облачность, пришлось идти в полосе дождя при сильной болтанке. После двух часов полета стал хандрить и левый мотор. Летчик старался дотянуть до дома наикратчайшим путем. Когда до аэродрома оставалось 20 минут полета, правый мотор отказал. Торпедоносец начал терять высоту. Наступила ночь, видимость резко ухудшилась. Вести подбитую машину вслепую оказалось невозможным, и штурман проложил путь к ближайшей посадочной площадке — на мыс Пицунда. До берега дотянуть удалось, и летчик, используя только посадочную фару, сумел благополучно посадить самолет. За умелое выполнение боевого задания, мужество и героизм, проявленные в этом полете, капитан И. Василенко награжден орденом Красного Знамени, а штурман звена капитан Н. Андриенко — орденом Отечественной войны 1-й степени».

Эта же атака была описана в монографии «Венгерский торговый флот во Второй мировой войне» отставным капитаном Золтаном Петехази, имевшим доступ к венгерским архивам. «22 января теплоход «Колошвар» («Koloszvar») 1030 брт/1200 т в охранении двух немецких тральщиков типа «R» подошел к Сулинскому рейду, где намечалось формирование большого конвоя. Тральщики оставили судно на рейде и направились к Сулине. В это время на судне услышали пролет на небольшой высоте одиночного самолета, с которого что-то упало в воду. Это была авиаторпеда. С командирского мостика заметили след из воздушных пузырей, но сама торпеда была сброшена на расстоянии всего около 120 метров. Командир Дениш Добузи немедленно начал маневрировать, но катастрофы избежать уже не удалось. Торпеда попала в корму судна и взорвалась в машинном отделении. Погибла

вся машинная команда и 7 немецких зенитчиков, которые находились у кормового орудия (20-мм зенитного автомата). Загорелась разлившаяся по воде нефть, и корма в одно мгновение была охвачена огнем. Капитан и старший помощник сразу занялись размещением уцелевших членов экипажа в спасательных шлюпках, чтобы покинуть полностью охваченное огнем судно. Корпус теплохода весь выгорел. То, что осталось, позже было отбуксировано на верфь «Ганц Данубиус» в Будапеште. Было найдено только тело главного механика, которое было похоронено на Сулинском кладбище. Из 34 человек экипажа погибли 14 венгров и 7 немцев».

Итак, никакого моря зенитного огня не было, стрелял только один кормовой 20-мм автомат «Эрликон». За баржу у борта летчики приняли спасательную шлюпку. Тем не менее «Колошвар» стал единственной достоверно подтвержденной потерей противника за три первых месяца 1943 г.

Несколько последующих полетов Ил-4 с торпедами были безрезультатны.

В течение дня 12 февраля торпедоносец-охотник Ил-4 вел поиск плавсредств противника на коммуникациях Крыма, но, не найдя их, возвратился на аэродром с торпедой. В тот же день три Ил-4 вылетели для сбрасывания грузов крымским партизанам в районе Ялты, но цель была закрыта облачностью, поэтому самолеты сбросили шесть мешков с грузом по расчету времени, после чего бомбардировали Алушту.

Днем 23 февраля торпедоносец Ил-4 сбросил торпеду на танкер противника в районе мыса Сарыч. Торпеда прошла в 25 м от танкера и взорвалась на берегу.

11 марта днем два торпедоносца-охотника Ил-4 вели поиск на коммуникациях Крыма. Один из них не обнаружил противника и возвратился, а второй, которым командовал лейтенант В.И. Минаков, сбросил торпеды по барже в Ялте. Это был остов стоявшей на мели румынской баржи «Саоне», но из-за мелководья торпеда зарылась в грунт.

27 марта воздушная разведка донесла об обнаружении вражеского конвоя. На уничтожение судов противника вы-

летели четыре Ил-4. В 15 ч. 35 м. в районе мыса Тарханкут они обнаружили конвой в составе двух транспортов (по 3000—4000 т), двух тральщиков и четырех сторожевых катеров под прикрытием двух самолетов («Гамбург-140»¹ и He-113). Первая пара Ил-4 с высоты 30 м и дистанции 3—4 каб. сбросила торпеды по головному транспорту, и он начал тонуть. Вторая пара самолетов сбросила торпеды по другому транспорту, но в цель не попала. Увы, ни одно германское судно в этот день не было потоплено или повреждено.

28 марта с 11 ч. 10 м. до 17 ч. 00 м. четыре Ил-4 летали в квадрат 1565 для уничтожения транспортов противника, засеченных там воздушной разведкой, но ничего не обнаружили. В 14 ч. 33 м., уже на обратном пути, в 3—4 км от мыса Сарыч торпедоносцы обнаружили 4 быстроходные десантные баржи и сбросили на них торпеды, но не попали. Из германских источников выяснилось, что этот «конвой» состоял из буксира, ведшего за собой лихтер, оба судна были не вооружены.

31 марта наша воздушная разведка обнаружила большой немецкий конвой в районе мыса Лукулл в составе транспорта, двух эсминцев, двух быстроходных десантных барж и одного катера. На самом деле конвой состоял из маленького танкера «Дрезден» вместимостью всего 140 брт и трех сторожевых катеров. На перехват конвоя вылетели четыре Ил-4 с бомбами и, возможно, торпедами. Катера открыли зенитный огонь и подбили машину капитана В.Н. Беликова. По донесению экипажа, Ил-4 спикировал на «транспорт вместимостью 2000 брт», после чего на судне наблюдался сильный взрыв и клубы дыма.

¹ Самолета с названием «Гамбург-140» или просто «Гамбург» в люфтваффе вообще никогда не было. Тем не менее «Гамбурги» стали постоянными персонажами как служебных документов типа «Хроник...», так и творений советских литообработчиков. Видимо, «Гамбургом» считали трехмоторную летающую лодку BV-138. Ее взлетный вес 17,6 т. Максимальная скорость 285 км/ч. Дальность полета 5000 км. Бомбовая нагрузка 300—600 кг. Вооружение: один 13-мм пулемет MG-131 и две 20-мм пушки MG 151/20. Лодка была спроектирована фирмой «Блом и Фосс», а завод фирмы находился в Гамбурге. В ходе войны наши командиры зачастую называли «Гамбургом» любой гидросамолет противника, имевший больше чем один мотор.

Увы, танкер «Дрезден» оказался цел и невредим, позже он еще несколько раз был «потоплен» нашей авиацией и подводными лодками, и, наконец, в мае 1944 г. немцы перевели его через Проливы в Эгейское море, где в сентябре 1944 г. его захватили англичане.

Апрель 1943 г. ознаменовался плохой погодой на всем Черном море. Поэтому полеты торпедоносцев стали весьма редкими. Любопытный эпизод произошел 9 апреля недалеко от Констанцы. Там самолет Ил-4, приблизившийся к германскому конвою, был атакован... гидросамолетом «Гамбург-140» и отогнан.

В апреле 1943 г. командование ВВС стало чаще применять комбинированные атаки конвоев — одновременно торпедоносцами и бомбардировщиками. Так, 10 апреля в 13 ч. 25 м. самолет-разведчик обнаружил на расстоянии 5 миль юго-западнее Евпатории конвой в составе танкера (водоизмещением 500 т) и трех сторожевых катеров, которые с воздуха прикрывали гидросамолеты «Гамбург-140». Ближе к вечеру на перехват конвоя вылетели два Ил-4 с бомбами и два Ил-4 с торпедами. Обнаружив конвой, самолеты сбросили бомбы и торпеды. Бомбардировщики достигли прямого попадания в носовую часть танкера, а торпеды прошли мимо. На самом же деле в конвое были германский танкер «Продромос» и румынские канонерские лодки «Гикулеску» и «Стихи». Ни один из этих судов не получило никаких повреждений.

Эта история повторилась и 17 апреля, когда самолеты 5-го гвардейского авиаполка — три Ил-4 с бомбами и два Ил-4 с торпедами — с 12 ч. 05 м. до 12 ч. 15 м. в районе Симеиза нанесли удар по вражескому конвою (две баржи и четыре сторожевых катера). Торпеды в цель не попали, а бомбы (30 ФАБ-100) рвались в 20—200 м от барж. На обратном пути один Ил-4 произвел вынужденную посадку на воду в 45 милях южнее Анапы. С 16 ч. 14 м. до 19 ч. 38 м. один Ил-4, два МБР-2 и один Че-2 вели поиск экипажа этого самолета, но не обнаружили его.

В тот же день два Ил-4 того же полка сбросили 8 мешков грузов и 10 тысяч листовок крымским партизанам.

Позже последовало несколько вылетов, когда торпедоносцы попросту не могли найти цели, заранее обнаруженные воздушной разведкой.

В конце апреля 1943 г. в 5-м гвардейском минно-торпедном авиаполку начались ротации кадров: часть летчиков перевели на Тихоокеанский флот, а оттуда прибыли летчики, не имевшие боевого опыта. По мнению некоторых историков, из-за этого «почти на два месяца вылеты прекратились»¹.

На самом же деле полеты продолжались. Так, 9 мая с 9 ч. 50 м. до 16 ч. 30 м. два самолета Ил-4 с торпедами и три Ил-4 с бомбами вылетали для удара по конвою противника в район Херсонесского маяка. Один из этих самолетов из-за неисправности матчасти вынужден был вернуться на свой аэродром, так и не обнаружив противника. На обратном пути он безрезультатно сбросил торпеду на танкер противника в 500 т в 10 милях южнее м. Айтодор. Другой Ил-4 отказался от атаки и возвратился на аэродром с торпедой. Самолеты были обстреляны из двух орудий и автоматов с танкера.

Другой вопрос, что ни в апреле, ни в мае, ни в июне торпедоносная авиация не только не потопила, но даже и не повредила ни одного вражеского судна. В связи с этим 24 июня нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов «указал Военному Совету Черноморского флота, что самолеты-бомбардировщики и торпедоносцы флота, вылетающие по данным воздушной разведки для бомбардировки неприятельских конвоев, довольно часто не находят противника и сбрасывают бомбы на запасные цели, что только за последних 5 дней было 3 таких случая. Народный Комиссар приказал: 1) тщательно проверить и доложить причины безуспешных вылетов бомбардировщиков; 2) обратить внимание на правильность расчетов при вылетах на бомбардировку плавучих средств противни-

¹ Морозов М. Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем // Мир авиации № 2/2003.

ка; 3) проверить методы поиска неприятельских плавучих средств»¹.

Вскоре была произведена очередная реорганизация. 9 июля 1943 г. приказом наркома за № 0528 63-я авиабригада была переформирована в 1-ю минно-торпедную авиационную дивизию. Ее ударной силой стали торпедоносцы Ил-4 из 5-го гмтап и бомбардировщики «Бостон» из 36-го мтап.

К 1 июля 1943 г. в 5-м гмтап низкому бомбометанию было обучено 23 экипажа из 25, состоявших в полку.

Однако ни грозные приказы наркома, ни реорганизации не помогли. Успехов по-прежнему не было. Характерный эпизод случился 18 июля. С 16 ч. 25 м. до 22 ч. 57 м. пять самолетов Ил-4 летали бомбардировать два транспорта, шесть быстроходных десантных барж, неопознанное судно и сторожевой катер, обнаруженные воздушной разведкой. В 19 ч. 40 м. самолеты в 65 милях западнее мыса Лукулл бомбардировали конвой. Один из транспортов был зажжен, а сторожевой катер потоплен. Противник противодействовал сильным огнем зенитной артиллерии.

С 18 ч. 35 м. до 23 ч. 56 м. для атаки этого же конвоя летали три торпедоносца Ил-4. В 21 ч. 05 м. два Ил-4 в 55 милях западнее мыса Лукулл сбросили торпеды на транспорт, но безуспешно. В то же время наши самолеты были атакованы неприятельским самолетом Do-24.

Третий торпедоносец Ил-4 из-за сильной дымки транспортов не нашел и возвратился с торпедой на аэродром.

В 20 ч. 25 м. на бомбардировку этого конвоя летали еще два Ил-4, но конвоя не нашли и в 23 ч. 50 м бомбардировали запасную цель — Евпаторию. Разрывы бомб экипажи наблюдали в северо-восточной части порта. В 22 ч. 10 м. для бомбардировки конвоя противника вылетели четыре самолета 36-го мтап. Увы, в этот день германские суда потерь не имели.

В 7 часов утра 1 августа самолет-разведчик обнаружил в районе Тарханкута германский конвой в составе четырех

¹ «Хроника...». Выпуск 4. С. 409.

транспортов, трех тральщиков и двух быстроходных десантных барж, шедших курсом на Евпаторию. На перехват конвоя вылетели три торпедоносца Ил-4. Однако ведущий звена ухитрился взлететь со струбиной¹ на элероне. Ведущий развернулся и кое-как посадил машину, а ведомые последовали за ним, вместо того чтобы лететь на задание самостоятельно. Радиостанции имелись на всех Ил-4, поэтому посадку ведомых можно объяснить обычной бестолковостью. Предполагать, что им просто не хотелось лететь, я не рискую.

Позже еще два торпедоносца Ил-4 вылетели к конвою. В 10 милях юго-западнее Евпатории они обнаружили 4 транспорта, эсминец, 2 быстроходные десантные баржи, 4 тральщика и 4 сторожевых катера. В 10 ч. 32 м. самолеты сбросили две торпеды на стоявшие транспорты и один из них (в 6000 т) потопили. Зенитная артиллерия противника и пять самолетов Ме-109 противодействовали нашим самолетам. Один Ме-109 был сбит в воздушном бою.

На самом же деле ни одно германское судно не было ни потоплено, ни повреждено. Почти одновременно с Ил-4 этот конвой атаковали 10 бомбардировщиков «Бостон» из 36-го мтап. Они тоже не добились успеха, а один «Бостон» был сбит четверкой Ме-109.

7 августа в 4 ч. 50 м. торпедоносцы Ил-4 вылетели на поиск конвоя противника, обнаруженного 6 августа севернее мыса Херсонес. Самолет-разведчик, отметивший в 40 милях восточнее Сулины три транспорта, два миноносца и восемь сторожевых катеров противника, по радио навел на них наши самолеты. В 7 ч. 33 м. звено Ил-4 атаковало и потопило транспорт в 3000 т. Второе звено безуспешно атаковало транспорт в 3000 т. При этом наши самолеты были безрезультатно атакованы одним самолетом Ga-140.

На самом же деле вместо транспорта в 3000 т была атакована румынская канонерка «Гикулеску», но две торпеды прошли мимо нее.

¹ Струбина — зажим, который не был снят с элерона и лишал летчика возможности управлять самолетом.

10 августа транспорты «Boy Federsen»¹ и «Варна» следовали в конвое в охранении румынских эсминцев «Regina Maria» и «Maresti», минного заградителя «Admiral Murgescu», канонерской лодки «Dumitrescu» и нескольких сторожевых катеров. В 15 ч. 38 м. конвой был обнаружен советским разведчиком в 10 милях западнее Качи. С 18 ч. 11 м. до 18 ч. 37 м. этот конвой был атакован шестью торпедоносцами Ил-4 5-го гмтап и тремя бомбардировщиками «Бостон» из 36-го мтап. Однако ни одна бомба или торпеда не попали во вражеские корабли.

В 19 ч. 45 м. подводная лодка Д-4 обнаружила этот конвой и выпустила по транспорту «Boy Federsen» четыре торпеды с дистанции 12 каб., но ни одна торпеда в цель не попала.

В 20 ч. 22 м. конвой был атакован тремя торпедоносцами Ил-4. Румынские зенитчики с канонерки сбили один Ил-4, но «Boy Federsen» получил торпеду в середину правого борта. В 20 ч. 30 м. два «Бостона» сбросили бомбы на злосчастный «Boy Federsen», но не попали. В 20 ч. 45 м. еще один Ил-4 сбросил торпеду и попал в «Boy Federsen», над судном поднялся высокий столб дыма.

Немцы взяли «Boy Federsen» на буксир, но на следующий день в 23 ч. 12 м. (по германскому времени) он затонул в точке с координатами ш. = 44°58'; д. = 33°05' на глубине 91 м.

Замечу, что «Boy Federsen» — это бывший советский пароход «Харьков» (вместимостью 6689 брт). В августе 1941 г. при оставлении Николаева пароход был подорван в порту, но немцы его подняли и ввели в строй. «Boy Federsen» стал самым крупным вражеским судном, потопленным советской авиацией на Черном море за всю войну.

27 августа в 10 ч. 54 м. шесть Ил-4 вылетели для нанесения удара по транспорту противника, обнаруженному воздушной разведкой на коммуникации Сулина — Одесса. В 13 ч. 50 м. в точке с координатами ш. = 45°35'; д. = 30°40' самолеты обна-

¹ Названия иностранных судов даются в русской транскрипции, когда она очевидна, например «Альбрехт Дюрер», а в случае сложного произношения — по-немецки, чтобы избежать путаницы, поскольку в наших источниках дают совершенно разные транскрипции названий.

ружили транспорт в 6000 т и три сторожевых корабля, шедших курсом 35°, и в 14 ч. 00 м. атаковали конвой. Летчики наблюдали попадание двух торпед в транспорт и двух торпед — в сторожевой корабль, который взорвался и потонул. Транспорт, объятый пожаром, остался на плаву. Наши самолеты были обстреляны сильным зенитным артиллерийским и пулеметным огнем со сторожевых кораблей. В «Справочнике потерь...» о повреждении этого транспорта и потоплении сторожевого корабля сказано: «Не вполне достоверно», то есть в переводе на русский — торпеды опять не попали в цель.

Любопытна запись в «Хронике...» за 30 августа: «С 16 ч. 55 м. до 23 ч. 05 м. два самолета Ил-4 (5 гв. ап) летали на поиск и для атаки транспорта противника на выходе из пролива Босфор, но вследствие того, что транспорт не вышел, самолеты по радио были возвращены из района 65 миль северо-восточнее Босфора»¹. Это свидетельствует об оперативной работе советской агентуры в Константинополе и его окрестностях.

5 сентября с 14 ч. 25 м. до 16 ч. 35 м. семь самолетов-торпедоносцев Ил-4 летали в район 120 миль западнее Херсонесского маяка для атаки вражеского конвоя. Из них три Ил-4 в 16 ч. 48 м. в точке с координатами ш. = 44°32'; д. = 31°37' обнаружили конвой — транспорт в 5000 т, шедший в охранении эсминца, тральщика и сторожевых кораблей курсом 90°, и сбросили на конвой три торпеды. Из-за сильного зенитно-артиллерийского огня с кораблей охранения и атак двух Ме-109 и одного гидросамолета «Гамбург-140» результат атаки летчики не смогли наблюдать.

Два Ил-4 в 18 ч. 00 м. обнаружили этот же конвой в 72 милях западнее Херсонесского маяка и в 18 ч. 12 м. атаковали транспорт в 5000 т. По донесению летчиков, транспорт потонул. Противник противодействовал сильным огнем зенитной артиллерии. При посадке на аэродром один Ил-4 был поврежден. Два Ил-4 не нашли противника и возвратились на аэродром с торпедами.

¹ «Хроника...». Выпуск 5. С. 156.

Увы, в «Справочнике потерь...» вновь следует фраза: «Потоплен транспорт в 5000 т — не вполне достоверно».

К середине сентября 1943 г. активность советских торпедоносцев увеличилась. Так, 16 сентября в 12 ч. 40 м. два торпедоносца Ил-4 5-го гмтап в сопровождении восьми истребителей 11-го гвардейского авиаполка вылетели для уничтожения неприятельского конвоя, обнаруженного воздушной разведкой в районе мыса Такиль. В 13 ч. 45 м. они обнаружили транспорт в 600 т, две быстроходные десантные баржи, два буксира, две баржи, тральщик и три сторожевых катера и сбросили две торпеды по транспорту, но попаданий не достигли.

С 14 ч. 05 м. до 18 ч. 30 м. самолет 30-го рап вел доразведку неприятельского конвоя, обнаруженного в 12 ч. 50 м. на коммуникации Севастополь — Сулина. В 14 ч. 50 м. четыре торпедоносца «Бостон» 36-го авиаполка в сопровождении двух бомбардировщиков вылетели для уничтожения этого конвоя. В 19 ч. 05 м. они обнаружили транспорт в 3000 т, два транспорта по 1500 т, три сторожевых катера и более 10 мелких плавсредств под прикрытием двух гидросамолетов «Гамбург-140». В 19 ч. 10 м. три самолета сбросили три торпеды по транспортам, но в цель не попали. Летчик старший лейтенант Рукавицын, не сбросивший торпеду, в 19 ч. 18 м. произвел повторную атаку по транспорту в 3000 т и потопил его. Противник вел сильный огонь по нашим самолетам. Два гидросамолета «Гамбург-140» вели бой с нашими самолетами прикрытия и противодействия торпедоносцам не оказывали.

В 15 ч. 15 м. два торпедоносца Ил-4 вылетели на поиск вражеских транспортов на коммуникации Севастополь — Сулина, но не обнаружили их и в 20 ч. 15 м. сели с торпедами на аэродром Геленджик.

Но и в этот день ни одна наша торпеда на самом деле в цель не попала.

18 сентября в 14 ч. 50 м. четыре торпедоносца «Бостон» в сопровождении двух бомбардировщиков вылетели для уничтожения конвоя, вышедшего из Одессы. Один из самолетов

из-за неисправности мотора возвратился на аэродром с торпедой, а остальные в 18 ч. 30 м. атаковали три транспорта противника по 3000 т в 25 милях юго-западнее Днестровского лимана. Летчик старший лейтенант Рукавицын и штурман лейтенант Поярков повредили торпедой транспорт, который выбросился на мель. Один из атакующих самолетов был подбит во время атаки, загорелся и упал в озеро Шаганы, экипаж погиб.

Немецкие источники не подтверждают гибель или тяжелое повреждение транспорта.

19 сентября в 12 ч. 15 м. три торпедоносца Ил-4 5-го гмтап вылетели для удара по конвою в районе маяка Фидониси. В 15 ч. 00 м. в 5 милях юго-восточнее косы Тузла они обнаружили неприятельский конвой — два транспорта в 600—700 т, четыре быстроходные десантные баржи и два тральщика.

Тут можно предоставить слово участнику операции В.И. Минакову: «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 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 летали, 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...

— 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...»¹

22 сентября советское командование впервые на Черном море решило применить высокие торпеды. В 6 ч. 15 м. утра самолет-разведчик в 10 милях юго-западнее озера Донузлав обнаружил два транспорта, буксир, неопознанное судно и четыре сторожевых катера. В 15 ч. 45 м. на перехват конвоя вылетели четыре Ил-4, из которых три были с низкими, а один — с высотными торпедами. Их сопровождали пять «Бостонов», из которых три выполняли функции бомбардировщиков, а два — истребителей.

Согласно германским источникам, три низких торпедоносца атаковали румынский минный заградитель «Admiral Murgescu» водоизмещением 812 т, вооруженный двумя 102-мм

¹ Цит. по: *Морозов М.* Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем // История авиации № 2/2003. С. 25.

и двумя 37-мм пушками. Румыны открыли заградительный огонь из 102-мм пушек дистанционными гранатами, который вынудил два Ил-4 сбросить торпеды на дистанции 4—5 км, то есть на расстоянии, где вероятность промаха свыше 95%. По этой причине третий Ил-4 торпеду не сбросил. Ведущий ударной группы капитан Н.Д. Саликов сбросил парашютную торпеду с высоты 700 м, но немцы ее даже не заметили. Затем на конвой с высоты 1800 м сбросили шесть бомб ФАБ-250 три «Бостона».

По прибытии на аэродром летчики доложили, что торпеды поразили транспорт водоизмещением 3000 т, который вскоре переломился и затонул в 15 милях к востоку от мыса Оленька. Увы, конвой — минный заградитель «Amiral Murgescu», танкер «Продромос», катерные тральщики R-165 и R-205, а также охотники Uj.2301, Uj.2302 и Uj.2304 — не имел ни потопленных, ни поврежденных судов.

Под 28 сентября 1943 г. «Хроника...» помещает следующее сообщение: «В 11 ч. 00 м. шесть самолетов-торпедоносцев (36 ап, ведущий — майор Фокин) вылетели для удара по плавучим средствам противника в порту Констанца. Самолеты сбросили 6 торпед по неприятельским судам. Майор Фокин попал в транспорт в 10 000 т». По сообщению — это эффективный налет, а фактически — «развесистая клюква», о которой молчит даже «Справочник потерь...».

7 октября три низких торпедоносца Ил-4 и два высотных Ил-4 вылетели с аэродрома Геленджик на поиск ранее обнаруженного 30-м разведывательным авиаполком конвоя. К цели все торпедоносцы шли на высоте 1500 м. В 150 милях юго-западнее мыса Тарханкут они обнаружили конвой в составе танкера «Продромос» и пяти однотипных катерных тральщиков R-165, R-196, R-102, R-206 и R-216 (водоизмещение тральщиков 128 т, скорость 23 узла, вооружение: одна 37-мм пушка и два 20-мм автомата). Конвой прикрывал гидросамолет «Гамбург-140» (BV-138).

Низкие Ил-4 снизились до высоты 50 м, а высотные поднялись до 2000 м. Германские 37-мм автоматы открыли огонь

с предельной дистанции¹ 3000 м. В 12 ч. 15 м. три низких Ил-4 сбросили торпеды на дистанции 2500 м от танкера.

Однако «Продромосу» удалось уклониться от торпед. Экипаж Ил-4 (пилоты лейтенант Ковтун, капитан Павлов и лейтенант Алексеев) «перескочили» через танкер и отвернули влево. Одновременно с низким Ил-4 высотные Ил-4 сбросили на парашютах две торпеды, которые раскрылись на высоте около 1800 м. Высотные торпеды приводнились примерно в 1000 м за запад от танкера. Одна из высоких торпед через 10 секунд взорвалась, ударившись о грунт на глубине около 45 м, вторая ушла в неизвестном направлении. «Экипажи Ил-4 наблюдали взрыв танкера, который окутался клубами черного дыма»². В «Хронике...» сказано: «поврежден танкер и потоплен тральщик». На самом деле обе стороны «разошлись красиво», не причинив друг другу вреда. Кстати, иного выхода и быть не могло — сброс торпед с дистанции 2500 м по малоразмерной цели — гарантия промаха. Что же касается высоких торпед, то они относительно эффективны по большому числу крупных транспортов в компактном ордере, а не по маленькому танкеру и катерным тральщикам.

17 октября в 11 ч. 23 м. два низких Ил-2, летевших в режиме «свободной охоты», в 15 милях западнее Тарханкута с дистанции 400 м с высоты 30 м сбросили две торпеды на неприятельский транспорт в 3000 т, шедший в составе конвоя (до 40 мелких судов). Экипажи наблюдали два прямых попадания. По данным аэрофотосъемки, был потоплен неприятельский транспорт в 3000 т.

В 13 ч. 00 м. пять торпедоносцев Ил-4 5-го гмтап вылетели для удара по этому же конвою. В 2 км западнее мыса Тарханкут они обнаружили четыре сухогрузных баржи и свыше 70 мелких судов. В 15 ч. 36 м. самолеты сбросили на конвой 5 торпед и потопили две баржи. Артиллерия и пулеметы противника вели сильный огонь по самолетам, в результате чего один Ил-4 получил 31 пробоину.

¹ Для 30—37-мм автоматов эффективный потолок ведения огня 3000 м, хотя баллистический потолок несколько выше.

² Иванов П. Н. Крылья над морем. М.: Воениздат, 1972. С. 199.

В действительности это был конвой «Колумбус», состоявший из быстроходных десантных барж 3-й десантной флотилии, паромов типа «Зибель» и малых катеров инженерных войск, которые производили эвакуацию германских войск с Таманского полуострова. Головная баржа F-418 (водоизмещение около 280 т, скорость хода 7,5—10 уз.) во время первого налета получила попадание торпедой в кормовую часть, потерь в личном составе не было. Баржа F-418 была отбуксирована к берегам Крыма, но восстанавливать ее немцы не стали, а бросили на мели у Ак-Мечети. А второй налет был вообще безрезультатен.

19 октября в 6 ч. 55 м. два торпедоносца 5-го гмтап вылетели на поиск плавсредств противника на его коммуникациях в северо-западной части Черного моря. В 9 ч. 37 м. они обнаружили в 2 милях южнее мыса Тарханкут 4 сухогрузные баржи и до 30 мелких судов. В 9 ч. 44 м. с высоты 25 м и дистанции 500 м самолеты сбросили торпеды на две баржи и наблюдали попадания торпед и взрыв обеих барж (в 1400—1600 т). На отходе от цели торпедоносцы были атакованы двумя Me-110. Один Ил-4 не вернулся на аэродром.

На самом же деле потерь у немцев в этот день не было.

На следующий день, 20 октября, с 6 ч. 20 м. до 12 ч. 15 м. два торпедоносца Ил-4 5-го гмтап вели поиск судов противника на коммуникации Севастополь — Одесса — Сулина, но ничего не обнаружили и возвратились на аэродром с торпедами. В районе Днестровского лимана они вели бой с одиночным Ju-88, но безуспешно.

31 октября неуязвимый германский танкер «Продромос» был в 9-й раз за 1943 г. атакован советскими торпедоносцами¹. Сейчас он шел в составе конвоя с малым транспортом КТ-25, четырьмя быстроходными десантными баржами, охотником за подводными лодкам «Ксантен» и катером-тральщиком R-208. В 9 ч. 30 м. авиационная разведка обнаружила конвой в 68 милях восточнее Сулины. В 11 ч. 00 м. с

¹ «Продромос» входил в состав конвоев, атаковавшихся торпедоносцами 26 марта, 10 апреля, 18 июля, 1 и 7 августа (7 августа — 2 раза), 22 сентября, 7 и 31 октября.

аэродрома в Геленджике для атаки конвоя были подняты четыре низких и три высотных Ил-4. В полете один низкий торпедоносец отстал и вернулся на аэродром. Мало того, низкие и высотные Ил-4 потеряли друг друга из виду и обнаружили конвой с 40-минутным интервалом.

Три высотных Ил-4 обнаружили конвой в 14 ч. 40 м. в 20 милях восточнее Сулины. Самолеты с высоты 800 м сбросили торпеды в 3000 м от выбранной ими главной цели, которую экипажи идентифицировали как транспорт в 2000 т. Это был злосчастный «Продромос». Охотник «Ксантен» сбросил в точке приводнения торпеды глубинные бомбы, после чего наблюдалось два сильных взрыва, а через некоторое время — одна шедшая по поверхности торпеда. Летчики-«высотники» утверждали, что они потопили R-208, но, увы, это им только показалось.

В 15 ч. 20 м. появились низкие Ил-4, но единственный круживший над конвоем Me-110 пошел в атаку, и торпедоносцы немедленно развернулись назад и вернулись на свой аэродром с торпедами.

А неуязвимый «Продромос» погиб лишь 9 мая 1944 г. Германское сухопутное командование не сообщило вовремя кригсмарине, что советские войска заняли Северную сторону Севастополя. В результате танкер вошел в Большую Севастопольскую бухту и попал под огонь наших самоходок.

26 сентября 1943 г. войска Южного фронта начали Мелитопольскую операцию и к 1 ноября блокировали в Крыму 17-ю германскую армию. Командование армии предложило Ставке эвакуировать Крым, но Гитлер категорически приказал отстаивать полуостров до конца. В отличие от наших генералов, которые до сих пор ссылаются на приказ Буденного «Переправы на Кавказ не будет», и посему даже не рассматривали планы эвакуации защитников Севастополя летом 1942 г., германское же сухопутное и морское командование, начиная с лета 1943 г., тщательно готовило планы эвакуации Крыма. Понятно, что среди личного состава 17-й

армии распространялись агитки «а-ля Буденный» — драться до последней капли крови и т. д.

Итак, с ноября 1943 г. Крым снабжался исключительно по морю (объем перевозок военно-транспортной авиацией в процентном отношении был крайне мал).

Во исполнение распоряжения Ставки Верховного главнокомандования от 4 ноября 1943 г. за № 30237 (воспрепятствовать противнику эвакуироваться из Крыма) командующий флотом приказал к 10 ноября перебазировать на аэродромы в район Скадовска авиационную группу флота в составе десяти самолетов Пе-2, десяти Ил-4, тридцати истребителей и тридцати Ил-2.

9 ноября с 12 ч. 50 м. до 17 ч. 30 м. два торпедоносца Ил-4 5-го гмтап летали для уничтожения транспорта противника, обнаруженного авиаразведкой в 12 ч. 15 м. в составе конвоя. В 15 ч. 30 м. в районе Евпаторийского маяка самолеты обнаружили две быстроходные десантные баржи, два буксира, три баржи и три сторожевых катера, но из-за малоценности объектов от атак отказались и с торпедами возвратились на аэродром¹.

Вопрос о «малоценности» более чем спорный, особенно в свете приказа Ставки за № 30237.

13 ноября в 7 ч. 20 м. два торпедоносца Ил-4 5-го гмтап вылетели на поиск плавсредств противника на коммуникации Севастополь — Тарханкут — Сулина. В 11 ч. 00 м., по данным радиоперехвата с земли, в 30 милях северо-западнее Тарханкута они обнаружили неприятельский конвой в составе двух транспортов, шести барж и восьми сторожевых катеров. В 11 ч. 05 м. с высоты 25 м и дистанции 350—400 м торпедоносцы атаковали и потопили транспорт в 1500 т. Корабли охранения вели сильный огонь, два гидросамолета «Гамбург-140» пытались атаковать наши самолеты, но были отогнаны огнем кормовых стрелков.

В 11 ч. 09 м. два самолета-торпедоносца Ил-4 5-го гмтап, по данным авиаразведки, вылетели для уничтожения враже-

¹ «Хроника...». Выпуск 5. С. 340.

ских транспортов, обнаруженных в 30 милях северо-западнее Тарханкута. В 14 ч. 10 м. в точке с координатами ш. = 45°55'; д. = 31°36' с дистанции 420 м и с высоты 20 м они потопили двумя торпедами транспорт в 1500 т. Вражеская зенитная артиллерия, а также два самолета Ме-110 и один «Гамбург-140» противодействовали нашим самолетам. Один Ил-4 получил 14 осколочных пробоин.

И опять летчикам «показалось». Даже в «Справочнике потерь...» за 13 ноября нет ни потопленных, ни поврежденных судов.

15 ноября два торпедоносца Ил-4, летавшие на «свободную охоту», в 10 ч. 50 м. в 40 милях юго-восточнее Бурнаса обнаружили танкер в 1500 т в охранении двух сторожевых катеров под прикрытием самолета До-24 и в 10 ч. 52 м. безуспешно сбросили на танкер с дистанции 350 м и высоты 25 м две торпеды.

Конвой состоял из транспортов «Данубиус» и «КТ-25», румынских канонерок «Стихи» и «Думитреску», немецких охотников «Розита», КФК-11 и КФК-12.

В 11 ч. 25 м. семь низких торпедоносцев Ил-4 5-го гмтап (ведущий — капитан Лобнов, штурман — старший лейтенант Григорьев) вылетели для удара по транспортам противника, обнаруженным в 10 милях от мыса Бурнас. Один из наших самолетов из-за неисправности мотора через 5 минут возвратился на аэродром. В 14 ч. 35 м. — 14 ч. 45 м. пять Ил-4 с дистанции 300 м и высоты 30 м сбросили 5 торпед на головной транспорт конвоя. Шестой самолет по техническим причинам не смог сбросить торпеду.

Один из «Илов» был сбит огнем канонерки «Думитреску». Летчики доложили о потоплении транспорта в 3000 т, но начальство все поняло сразу и даже не занесло их «жертву» в «Справочник потерь...».

Далее следует хроника «охотничьих рассказов». 18 ноября три Ил-4 потопили транспорт в 1500 т. 19 ноября один Ил-4 (летчик — капитан Громов) с высоты 25 м и дистанции 600 м потопил транспорт в 3000 т. 20 ноября три торпедоносца

«Бостон» потопили одну и повредили еще одну наливную баржу. 21 ноября три торпедоносца «Бостон» потопили транспорт в 3000 т. И т. д. и т. п. Но, увы, подтверждения этим успехам нет даже в «Справочнике потерь...»

Попробуем подвести итоги деятельности торпедоносцев на Черноморском флоте в 1943 г.:

Таблица 1

Квартал года	Число вылетов	Число атак	Расход торпед	Потеряно Ил-4
I	82	8	8	1
II	16	7	7	1
III	78	34	37	2
IV	130	38	36	2
Итого	306	87	88 ¹	6

Потери Ил-4 приведены только в ходе вылетов с торпедоносцами. Вражеские потери составили два транспорта и одну быстроходную десантную баржу.

В целом по трем флотам за 1941—1943 гг. включительно было израсходовано и утеряно 526 авиационных торпед. В свою очередь ВМФ получил от промышленности в 1941 г. 313 торпед, в 1942 г. — 98 и в 1943 г. — 100 торпед. Кроме того, за счет комплектующих элементов на складах была собрана еще 61 авиаторпеда. Таким образом, общее поступление новых торпед превысило их расход.

¹ Из 88 торпед было 6 высоких.

Глава 6

БИТВА ЗА КРЫМ

Новый 1944 г. 36-й минно-торпедный авиаполк, оснащенный торпедоносцами А-20Ж («Бостон»), встретил в Скадовске, а 5-й гвардейский мтап — на аэродроме в Геленджике. В гвардейском полку состояло 27 торпедоносцев Ил-4 и 21 экипаж. При этом лишь 18 экипажей были обучены торпедометанию.

В конце января 1944 г. авиаполк был перебазирован на аэродром Сокологорное, поближе к району боевых действий. У нового аэродрома имелось два существенных достоинства. Во-первых, он располагался рядом с железной дорогой Днепропетровск — Симферополь, а во-вторых, в Сокологорном находился штаб 8-й воздушной армии Украинского фронта, что облегчало взаимодействия с армейской авиацией и давало возможность разжиться у соседа топливом и продовольствием.

Из-за перебазирования гвардейские торпедоносцы не совершали боевых вылетов до 27 января.

Четыре торпедоносца А-20Ж из 36-го мтап атаковали 24 января в 13 ч. 20 м. в районе Сулины конвой в составе четырех барж, двух буксиров и четырех сторожевых катеров. По сообщениям летчиков, торпедой была потоплена одна баржа водоизмещением 1000 т, однако подтверждения этому не найдено.

На следующий день, 25 января, два «Бостона» атаковали еще один конвой и «утопили» торпедой транспорт водоизмещением 3000 т. Но и это донесение осталось только на бумаге.

А первый вылет машин 5-го гмтап с аэродрома Сокологорное вышел комом. 27 января в 11 ч. 55 м. взлетели два Ил-4, но вскоре у ведомого вышел из строя мотор. Ведущий один лететь не решился, и оба самолета вернулись на аэродром.

Первого подтвержденного успеха в новом году нашим торпедоносцам удалось добиться лишь 19 марта. Вот строки из служебного документа: «В 10 ч. 02 м. четырех самолета-торпедоносца [А-20-ж] (36 ап), шесть Пе-2 (40 ап), 11 Ил-2 (23 шап) в сопровождении 12 самолетов (11 гв. ап) нанесли удар по конвою противника (три транспорта, пять сухогрузных барж, восемь быстроходных десантных барж, четыре сторожевых катера, четыре неопознанных судна под прикрытием четырех самолетов Га-138) в 18 милях западнее Тарханкута. В 12 ч. 40 м. 23 самолета (40 ап, 36 ап и 23 шап) под прикрытием 18 истребителей (11 гв. ап) повторно атаковали этот же конвой в ш. = 45°28'; д. = 32°26'. В 16 ч. 43 м. 12 Ил-4 (23 шап), шесть Пе-2 (40 ап) в сопровождении 12 самолетов (11 гв. ап) нанесли третий удар по этому же конвою в 8 милях восточнее озера Донузлав. Налетам нашей авиации противодействовал сильный зенитный огонь противника и его истребители. 10 самолетов (30 рап) парами вели разведку плавающих средств противника на коммуникации Одесса — Тарханкут и фотографировали результаты ударов по вражескому конвою; были потоплены две сухогрузные баржи и три быстроходные десантные баржи; подожжен транспорт в 3000 т; повреждены транспорт, три быстроходные десантные баржи, три самоходные баржи, два сторожевых катера. Сбито в воздушных боях три Га-138, шесть ФВ-190, один «Арадо-196», два Ме-109; подбит один Га-138. Наши потери — три самолета [«Бостона»] (36 ап), из них один сел на воду в ш. = 46°10'; д. = 32°45', три Ил-2 (23 шам), один самолет (11 гв. ап), один самолет (30 рап)»¹.

На самом же деле был потоплен один германский транспорт «Лариса» вместимостью 1820 брт.

В конце марта 5-й гмтап получил пополнение — два Ил-4 были приняты от промышленности, еще три — от авиации дальнего действия. Таким образом, к 1 апреля 1944 г. полк имел тридцать Ил-4.

9 апреля с 13 ч. 09 м. до 16 ч. 40 м. шесть Ил-4 5-го гмтап,

¹ «Хроника...». Выпуск 6. С. 187—188.

шесть Пе-2 40-го артполка и шесть А-20Ж 36-го мтап атаковали конвой противника, обнаруженный в 12 милях южнее Бурнаса. Были потоплены: транспорт в 3000 т, сторожевой катер, две баржи и поврежден транспорт в 1500 т. Два Пе-2 в районе цели столкнулись в воздухе, самолеты и их экипажи погибли. В «Справочнике потерь...» потопление транспорта в 3000 т считается достоверным, но подтверждений у противника найти не удалось.

Довольно запутанная история произошла 10 апреля 1944 г. В этот день, согласно «Хронике...», с 10 ч. 35 м. до 13 ч. 35 м. четыре торпедоносца Ил-4 5-го гмтап, шесть Пе-2 40-го артполка и пять А-20Ж 36-го мтап наносили удары по транспортам противника в точке с координатами ш. = 45°15'; д. = 29°45'. В результате атак был потоплен транспорт в 5000 т и поврежден транспорт в 2000 т. Один Ил-4 из-за неисправности правого мотора возвратился с торпедой на свой аэродром. В «Справочнике потерь...» о потоплении транспорта в 5000 т и повреждении транспорта в 2000 т сказано: «не вполне достоверно».

На самом же деле в тот день четверка «Илов» торпедировала германский прорыватель минных заграждений «Sperrbrecher-193», эвакуировавший войска из Одессы. Он был переоборудован из германского грузового парохода «Альбрехт Дюрер» вместимостью 572 брт и длиной 62,9 м. «Sperrbrecher-193» затонул на глубине 2,5 м, и немцы начали работы по его подъему. Однако 30 июля не полностью поднятое судно было атаковано двенадцатью штурмовиками Ил-2 из 23-го шап и вновь потоплено, причем один штурмовик был сбит. Согласно «Справочнику потерь...» Ил-2 повредили землечерпалку, да и то «не вполне достоверно».

Но вернемся к 10 апреля 1944 г. В тот же день в 12 ч. 35 м. восемь Ил-4 5-го гмтап вылетели для уничтожения транспортов противника на коммуникации Аккерман — Сулина, но ничего не нашли. На обратном пути в 16 ч. 17 м. в точке с координатами ш. = 45°28'; д. = 29°50' они обнаружили конвой (восемь быстроходных десантных барж), атаковали его и по-

топили одну баржу. Один Ил-4 из-за остановки мотора сел на воду в районе острова Фидониси, самолет и экипаж погибли.

С 17 ч. 00 м. до 19 ч. 11 м. пять самолетов 36-го авиаполка и пять Пе-2 40-го авиаполка в сопровождении десяти истребителей 43-го авиаполка бомбардировали плавсредства противника на выходе из Сулинского гирла и повредили две баржи. Налету противодействовал зенитный огонь противника. Увы, в «Справочнике потерь...» два этих вылета объединены в один и указано, что всего было потоплено четыре германских лихтера — № 44202, 3223, 53106 и 19.

17 апреля торпедоносная авиация Черноморского флота участвовала в атаке двух конвоев. С 10 ч. 37 м. до 16 ч. 14 м. четыре Ил-4 5-го гмтап, по данным воздушной разведки, в точке с координатами ш. = 44°10'; д. = 29°47' сбросили торпеды на конвой (три транспорта по 1500—2000 т, миноносец и три сторожевых катера) и потопили транспорт в 2000 т. Согласно «Справочнику потерь...» эти четыре «Ила» потопили баржу «Дордоне», причем не торпедами, а бомбами.

Еще хуже пришлось другому германскому конвою, в составе которого был «летучий голландец» танкер «Продромос», а также транспорт «Хельга», тральщик и два катера. В 11 ч. 55 м. по конвою безуспешно выпустила торпеды подводная лодка М-111 (командир — капитан-лейтенант М.И. Хомяков). Далее конвой отразил два удара пикировщиков, два — топмачтовиков и один — торпедоносцев «Бостон». Тем не менее конвой дошел до порта назначения без потерь.

На следующий день в 11 ч. 45 м. в 68 милях юго-западнее мыса Херсонес был обнаружен конвой, направлявшийся к берегам Румынии. Уже через 5 минут с аэродрома Сокологорное на перехват вылетели восемь «Бостонов» 13-го гдбап¹. Их целью был конвой в составе румынских транспортов «Альба Юлия» (5708 брт) и «Данубиус» (1489 брт), шедших в охранении эсминца «Марашти», канонерки «Гикулеску»,

¹ 22 января 1941 г. указом Президиума Верховного Совета СССР 110-й Краснознаменный разведывательный авиаполк был преобразован в 13-й гвардейский Краснознаменный дальнебомбардировочный авиаполк.

охотника Uj 104 и моторного тральщика В.216. Однако еще до подхода самолетов конвой был атакован подводной лодкой. Увидев след торпеды, приближавшейся с левого траверза, «Гикулеску» резко отвернула и сбросила глубинные бомбы по расчетному месту нахождения подводной лодки. На поверхности появилось масляное пятно. В 12 ч. 25 м. — 12 ч. 28 м. подводную цель атаковал немецкий охотник. Появившиеся пузыри воздуха немцы приняли за признак гибели лодки. Видимо, это была Л-6.

Прошло меньше часа с момента уничтожения подводной лодки, как над конвоем появились самолеты. При приближении к цели семерка топмачтовиков А-20Ж (еще один осуществлял фотоконтроль) разделилась: три «Бостона» атаковали «Марашти», а четыре других, несмотря на присутствие трех Ме-110, выбрали своей целью «Юлию». В момент выхода на дистанцию сброса бомб транспорт начал маневр уклонения вправо, из-за чего все бомбы разорвались в 5—15 м по носу. Учитывая, что каждый топмачтовик нес всего по восемь ФАБ-100, их близкие разрывы не дали большого эффекта. Смелость наших пилотов обошлась дорого — два «Бостона» были сбиты зенитной артиллерией и погибли вместе с экипажами.

Более успешным оказался удар шестерки Пе-2, атаковавшей конвой около 14 ч. 30 м. Пе-2 последовательно пикировали с высоты 2000 до 1300 м и сбросили на транспорт по три ФАБ-250 и одной ФАБ-100 каждый. В ходе этой атаки судно получил два прямых попадания, еще несколько бомб разорвались рядом.

Почти одновременно (в 14 ч. 24 м.) конвой был атакован четырьмя гвардейскими Ил-4. По донесению летчиков, их торпеды поразили «Альбу Юлию», но на самом деле они прошли мимо.

Тем не менее «Альба Юлия» находилась в весьма плачевном состоянии: из-за подводных пробоев она начала валиться на борт и потеряла ход. Спустя некоторое время крен достиг 30°. Находившихся на борту румынских солдат охва-

тила паника, многие из них начали прыгать за борт — судьба парохода была бы предreshена, если бы ему не пришли на помощь вовремя появившиеся эсминцы «Регина Мария» и «Регеле Фердинанд». Своими мощными водоотливными средствами им удалось откачать воду и уменьшить крен до 9°, в то время как экипаж заводил пластыри. Корабли охранения, летающие лодки «Дорнье», как и суда направлявшегося в Севастополь конвоя (танкер «Оссаг», военные транспорты КТ-25, КТ-26), занялись спасательными работами, однако не менее 500 человек из 4000 эвакуируемых утонуло или погибло от переохлаждения.

Для повторного налета по злополучному конвою вылетели еще четыре гвардейских Ил-4 и пять А-20Ж из 36-го авиаполка. Самолеты производили бомбометание с высоты 2000 м, стремясь попасть в «Альбу Юлию», шедшую на буксире эсминца.

В донесении гвардейцы «потопили» «Альбу» и еще сторожевой катер.

Тем не менее эсминец отбуксировал «Альбу» в порт Констанцу и посадил на мель. Однако ввести судно в строй до окончания боевых действий румынам так и не удалось.

22 апреля в результате многочисленных бомбовых и торпедных атак авиации 13-го гвардейского авиаполка (18 А-20Ж), 5-го гвардейского авиаполка (3 Ил-4), 8-го гвардейского штурмового авиаполка (23 Ил-2), 47-го штурмового авиаполка (24 Ил-2), 6-го гвардейского авиаполка (26 Як-9) был тяжело поврежден танкер «Оссаг» вместимостью 2793 брт. Он вез в Севастополь 270 т топлива и 150 т пресной воды. На следующий день, 23 апреля, немцы сами уничтожили танкер (ш. = 44°16'; д. = 32°55'). Кто из перечисленных самолетов нанес решающие повреждения «Оссаг», сейчас установить невозможно.

24 апреля с 9 ч. 05 м. до 13 ч. 41 м. шесть торпедоносцев Ил-4 5-го гмтап, три бомбардировщика Пе-2 40-го авиаполка, пять А-20Ж 36-го авиаполка и пять Ил-4 5-го гмтап с бомбами в сопровождении восьми истребителей 43-го авиаполка нанесли четыре последовательных удара по конвою

(транспорт в 3000 т, два транспорта по 1300—1500 т, сторожевой корабль, две быстроходные десантные баржи, неопознанное судно и четыре сторожевых катера) в 100 милях западнее Севастополя. «Бостоны» 36-го авиаполка потопили сторожевой корабль.

Бомбардировщики Ил-4 повредили транспорт в 1500 т. Торпедоносцы Ил-4 потопили транспорт в 3000 т. (На самом деле торпеды прошли мимо.) Два Ил-4 столкнулись в воздухе после того, как один из них получил попадание снаряда зенитной артиллерии. Самолеты упали в море. Три человека из экипажей спустились на парашютах. Один Ил-4 был подбит зенитной артиллерией и сел на воду в 20 милях западнее мыса Тарханкут. Самолет потонул, а экипаж плавал в море на надувной лодке. С 13 ч. 44 м. до 17 ч. 25 м. один Ил-4 5-го гмтап и с 15 ч. 55 м. до 17 ч. 50 м. два самолета-истребителя вели поиск экипажа Ил-4 и наводили на него торпедный катер Г-5, который подобрал плававших летчиков.

26 апреля совершил свой последний вылет 36-й мтап. Его матчасть (самолеты А-20Ж) была передана 13-му гдбап, а личный состав убыл на переформирование, чтобы с конца июня 1944 г. войти в состав Северного флота.

2 мая с 9 ч. 45 м. до 15 ч. 30 м. пять торпедоносцев Ил-4 5-го гмтап, девять самолетов 13-го гвардейского авиаполка в сопровождении 10 истребителей 7-го авиаполка летали для уничтожения вражеского конвоя. В районе 90 миль западнее мыса Херсонес они нанесли удар по конвою (транспорт в 5000 т, транспорт в 2500 т, эсминец, шесть быстроходных десантных барж и шесть катеров) и потопили транспорт в 2500 т и сторожевой катер. Один самолет был подбит зенитным огнем в районе цели и сгорел, экипаж погиб. Три Ил-4, встретив противодействие пяти самолетов противника, задание не выполнили.

На обратном пути в 85 милях западнее Херсонесского маяка три Ил-4 обнаружили три транспорта: в 5000 т, в 1200 т и в 1000 т, а также сторожевой катер и три быстроходные десантные баржи. «Илы» атаковали конвой, но сами были атакованы в лоб двумя Ме-110 и, отказавшись от преследования

противника, с торпедами возвратились на свой аэродром. В воздушном бою наши истребители сопровождения сбили один Ме-109.

Увы, и здесь все потери оказались на бумаге. Причем ни потерь, ни даже повреждений неприятельских судов 2 мая нет даже в «Справочнике потерь...».

В отечественной печати периодически появляется информация о том, что 10 мая в ходе эвакуации немецких войск из Крыма наши торпедоносцы потопили два самых крупных германских транспорта — «Тотила» (2773 брт) и «Тейя» (2770 брт). Однако оба транспорта на самом деле были потоплены нашими бомбардировщиками и штурмовиками.

Правда, утром 10 мая семь торпедоносцев Ил-4 5-го гмтап вылетели на бомбардировку конвоя, в который входил «Тейя». Три торпедоносца были высотными, а остальные — низкими. Высотники должны были помешать маневрированию транспорта и обеспечить выход в атаку низких торпедоносцев. Однако низким торпедоносцам не удалось найти конвой, и три из них сбросили торпеды на несколько паромов типа «Зибель». Торпеды прошли мимо, но летчики доложили о потоплении «сухогрузной баржи в 800 т». Почему не сбросил торпеду четвертый низкий Ил-4 — неясно.

Высотные же «Илы» нашли «Тейю». Были сброшены три парашютные торпеды, но, как уже говорилось, попадание высоких торпед по одиночной малоразмерной цели маловероятно, и все три торпеды ушли даже не мимо «Тейи», а неведомо куда.

Всего в ходе операции по освобождению Крыма от немцев Ил-4 5-го гмтап совершили 80 вылетов с торпедами и сбросили 64 торпеды, из которых было не менее 8 высоких. Но, увы, ни одного реально подтвержденного попадания торпед не было!

Что же касается 13-го гвардейского дальнебомбардировочного авиаполка, то его «Бостоны» совершили 253 вылета, но торпед с собой не брали.

По германским данным, с начала эвакуации 12 апреля из 230 тыс. человек 17-й армии на материк немецким и румын-

ским флотом были вывезены 130 тыс. человек, за то же время самолетами люфтваффе — еще 21 457 солдат. А число убитых и пропавших без вести в Крыму в период с 8 по 13 мая составило всего 57 500 человек (31 700 немцев и 25 800 румын).

В свою очередь Совинформбюро заявило, что в ходе боев за Крым в плен было взято 61 587 солдат и офицеров противника.

Разница в цифрах объясняется, с одной стороны, традиционным враньем Совинформбюро — попробуйте-ка по его сводкам посчитать общее число германских потерь в личном составе и технике за 1941—1945 гг., так будет больше, чем во всех армиях мира за тот период. А с другой стороны, кроме немцев и румын в Крыму были десятки тысяч бывших советских граждан, служивших в различных военных и полувоенных формированиях вермахта. Их немцы не включали в списки потерь регулярных войск, а наши в сводках записывали в немцы.

В итоге можно сказать, что немцы в целом грамотно провели эвакуацию своих войск из Севастополя в условиях абсолютного превосходства противника как на море, так и в воздухе. Наши же торпедоносцы действовали, увы, неэффективно. Главной же причиной неудачных действий Черноморского флота в целом является отказ от использования крупных надводных кораблей — линкора, крейсеров и эсминцев. Всякая болтовня о том, что крупные корабли берегли для дальнейших операций, мягко говоря, «детский лепет на лужайке». Любому краснофлотцу было ясно, что после взятия Севастополя до окончания боевых действий в Черном море оставалось несколько недель, и линкор с крейсерами больше нигде не понадобятся.

9 сентября 1944 г. у нас официально считается датой прекращения боевых действий на Черном море. 5-й гмтап участвовал в боевых действиях до последнего дня, причем уже с крымских аэродромов. Однако после эвакуации Крыма торпеды более не применялись, а Ил-4 использовали для минных постановок, бомбардировок морских и сухопутных целей, а также для разведки.



Балтийское море

Глава 1

ВРЕМЯ НЕУДАЧ. 1941—1942 гг.

К началу войны Балтийский флот имел 656 боевых самолетов. Летом и осенью 1941 г. торпедоносцы и бомбардировщики Балтийского флота имели более чем достаточно морских целей. Коммуникации на Балтике были жизненно важны как для немцев, так и для финнов. Германия морским путем получала железную руду и другие полезные ископаемые, а также различное оборудование из Швеции и Норвегии. Современные германские историки подсчитали, что каждый третий германский снаряд, выпущенный на Восточном фронте, был сделан из шведского железа. Не следует забывать, что большая часть снабжения германских войск в Норвегии также шла через Балтийское море, а затем через Швецию. Наконец, свыше 90% грузов, ввозимых и вывозимых из Финляндии, шло морем.

Однако командование Красной армии не понимало важности балтийских коммуникаций, и с первых дней войны направляло действия ВВС исключительно против наземных целей. Удары морской авиации по наступающим германским войскам планировались в спешке и крайне бездарно. Результаты не заставили себя ждать. Вот цитата из совершенно секретной «Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере»: 30 июня 1941 г. «с 06 ч. 00 м. ВВС флота бомбардировали живую силу и крупные танковые соединения противника, действовавшие против частей Северо-Западного фронта в районе Двинска. В бомбардировке участвовали 121 «ДБ» и «СБ». Не вернулись на свои аэродромы 32 самолета, но 7 экипажей были найдены на своей территории»¹.

¹ Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 1. С 22 июня по 31 декабря 1941 г. М. — Л: Военмориздат, 1945. С. 18.

Так глупо и нелепо гибли наши торпедоносцы и их экипажи.

Кроме атак наступавших германских войск торпедоносцы и бомбардировщики Балтийского флота широко привлекались к бомбардировкам городов и портов Финляндии, результаты которых были, как правило, ничтожны.

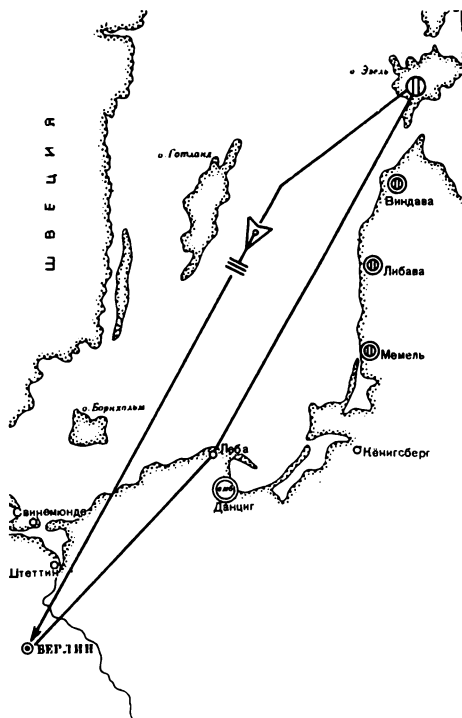
Эпизодически велись минные постановки. Так, 6 июля 1941 г. одиннадцать самолетов ДБ-3 поставили мины в районах Раумо, Турку (Або) и Порвоо. Для отвлечения внимания финнов еще три ДБ-3 бомбили город Турку. Всего в 1941 г. авиация Балтийского флота выставила 105 мин.

Вместо того чтобы заниматься своими непосредственными обязанностями, командование ВВС Балтийского флота вышло в Ставку с предложением нанести бомбовый удар по Берлину. Однако самолеты минно-торпедной авиации ДБ-3Ф не могли достать до германской столицы, действуя с аэродромов вблизи Ленинграда. Поэтому было решено действовать с аэродромов Кагул и Асте на острове Эзель (Сааремаа). Аэродромы эти имели небольшие размеры (1000—1200 м), мягкий грунт и препятствия на подходах. Еще одна трудность состояла в том, что путь до Берлина составлял 1760 км, большая часть которого — 1400 км — проходила над морем. Летчикам надо было лететь на высоте 6000—7000 м вне видимости берега.

Подготовка проводилась скрытно, и до прибытия к новому месту базирования ни один человек из числа отобранных экипажей не знал о предстоящих налетах на Берлин. Обслуживание группы возлагалось на тыл 15-й разведывательной эскадрильи. Бомбы и авиабензин доставлялись на остров на тральщиках. Прикрывали аэродромы с воздуха батарея 76-мм зенитных пушек и 12-я авиаэскадрилья в составе 24 самолетов И-153, базировавшихся на аэродроме Кагул.

4 августа 1941 г. первые пятнадцать ДБ-3 произвели посадку на аэродроме Кагул. Вскоре туда прилетел командующий ВВС ВМФ генерал-лейтенант авиации С.Ф. Жаворонков.

Первый налет на Берлин состоялся в ночь на 8 августа



Маршрут полета бомбардировщиков ДБ-3Ф для нанесения удара по Берлину 8 августа 1941 г.

1941 г. В нем приняли участие три группы по 5 самолетов. Первую группу возглавил Е.Н. Преображенский, вторую — А.Я. Ефремов, третью — В.А. Гречишников. На каждый самолет было подвешено по восемь стокилограммовых фугасных бомб.

До цели дошли только пять самолетов, сбросивших с высоты 6000 м тридцать бомб ФАБ-100 по центру города. Остальные самолеты сбросили бомбы на подходах к Берлину. В ходе налета был потерян один ДБ-3Ф.

9 августа с 0 ч. 55 м. до 1 ч. 25 м. двенадцать ДБ-3 бомбардировали Берлин. Было сброшено 72 бомбы ФАБ-100 и 2500

листовок. Самолеты были обстреляны зенитным огнем. Из боевого полета не вернулся в базу один самолет, севший на воду в море. Экипаж был подобран нашим кораблем, а самолет утонул.

12 августа состоялся третий налет на Берлин тринадцати машин ДБ-3. Впервые в налете приняла участие и армейская авиация (девять ДБ-3Ф). До цели дошли 8 самолетов, сбросивших с высоты 6000—7000 м шесть ФАБ-250, 26 ФАБ-100, 48 ЗАБ-50 и более 100 тысяч листовок. Четыре самолета сбросили бомбы на Либаву и один — на Кольберг.

Всего до 4 сентября флотские и армейские самолеты ДБ-3Ф в ходе полетов к Берлину сбросили 620 т бомб и при этом потеряли 18 машин, из которых 7 было уничтожено в ходе налета германской авиации на Кагул. К этим потерям стоит добавить гибель на минах двух тральщиков, доставлявших бомбы на остров Эзель.

Во всех отечественных изданиях налеты на Берлин представляются в качестве блестящей операции. Однако до сих пор каких-либо реальных потерь немцев в ходе этих налетов не обнаружено. Рассматривая эти налеты с точки зрения пропагандистского и психологического воздействия на население противника, приходится признать, что и здесь эффект был близок к нулю. Если действия ФАБ-1000 по Бухаресту были внове его населению, то Берлин уже почти год регулярно подвергался бомбардировкам британской авиации, и 33 самолето-вылета советской авиации, а именно столько машин дошли до Берлина, прошли для горожан практически незаметно.

Самолеты ДБ-3 ВВС Балтийского флота принимали активное участие в отражении германского штурма Ленинграда в сентябре 1941 г., а также в боях на Волховском участке фронта под Тихвином в ноябре — декабре 1941 г.

К началу сентября 1941 г. в ВВС Балтфлота осталось только 122 самолета ДБ-3 и СБ. К этому времени авиация флота была сведена в 8-ю авиабригаду (1-й минно-торпедный и 57-й бомбардировочный авиаполки), 61-ю истребительную авиа-

бригаду (5-й, 13-й и 71-й авиаполки, 12-я и 13-я отдельные Краснознаменные авиаэскадрильи), 15-й отдельный морской разведывательный авиаполк (41-я, 44-я, 58-я и 85-я авиаэскадрильи).

К 15 мая 1942 г. в составе 1-го мтап, ставшего к этому времени гвардейским, было 32 (из них 5 неисправных) самолета ДБ-3 и СБ, базировавшихся на аэродромах Новики, Гражданка и Углово.

В ночь на 29 мая 1942 г. начались постановки авиационных мин на ближних коммуникациях противника. Семь самолетов ДБ-3 произвели постановку семи мин АМГ-1 в районе базы Хельсинки. В то же время три самолета СБ бомбардировали порт Хельсинки для отвлечения внимания противника от производившейся постановки мин. В Хельсинки предположительно был взорван склад боезапаса.

Следует заметить, что к концу мая 1942 г. немцы и финны активно использовали коммуникации на Балтике. Причем большинство судов ходило вне конвоев, почти как в мирное время. Цитирую «Хронику...»: 31 мая «по данным радиоразведки, в течение дня на переходе между портами Германии и Финляндии, преимущественно в районе южной части Ботнического залива, было отмечено тринадцать транспортов, из которых четыре были финскими, четыре германскими и пять неустановленной национальности.

По данным английского адмиралтейства, из числа 30 000 германских войск, прибывших в течение мая в Норвегию, 10 000 прошло через порт Турку. По тем же данным, в мае в Финляндию прибыла большая часть 7-й горной дивизии и некоторые подразделения 5-й горной немецкой дивизии»¹.

Поэтому командование ВВС впервые решило использовать торпедоносцы.

3 июня в 2 ч. 04 м. два самолета ДБ-3 в 65 кабельтовых к югу от башни Бигрунд (ш. = 59°40'; д. = 27°45') произвели торпедную атаку по транспорту противника водоизмещением около 2000 т, шедшему курсом 320°. Торпеды прошли мимо.

¹ «Хроника...» Выпуск 3. Часть 1. С. 46.

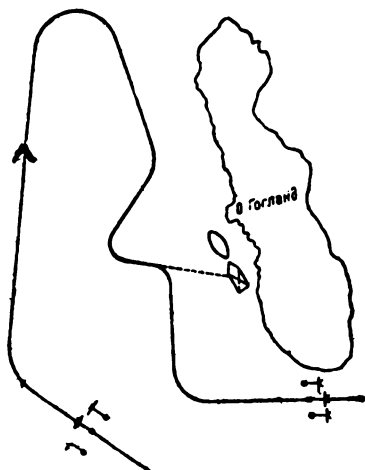


Схема атаки самолетами-торпедоносцами Балтийского флота сторожевого корабля противника у о. Гогланд 16 июня 1942 г.

16 июня в 19 ч. 45 м. три торпедоносца ДБ-3 вылетели на перехват конвоя в район о. Гогланд. В 20 ч. 42 м. они сбросили три торпеды по сторожевому кораблю противника. Одна торпеда взорвалась, а остальные прошли мимо. Самолеты были обстреляны сильным огнем зенитной артиллерии с о. Гогланд. Увы, торпеда взорвалась, попав в подводный камень. Немцы потерь от торпед не имели.

27 августа с 16 ч. 50 м. до 18 ч. 10 м. два самолета ДБ-3 и десять самолетов «Харрикейн» летали на торпедный удар по транспортам противника, обнаруженным в Нарвском заливе. С 17 ч. 27 м. до 17 ч. 35 м. два ДБ-3 атаковали двумя торпедами отряд из трех транспортов противника, находившийся в Нарвском заливе. По донесению летчиков, прямым попаданием торпеды головной вражеский транспорт в 1500 т был потоплен. Это было первое судно, потопленное торпедой и вошедшее в «Справочник потерь...», правда, с указанием «не вполне достоверно». Мы же сейчас можем убрать из этой фразы наречие «вполне».

9 октября два самолета ДБ-3 в 12 ч. 13 м. вылетели на поиск и торпедирование кораблей противника в Финском заливе. Полет производился без прикрытия истребителей в безоблачную погоду. Поэтому самолеты ДБ-3 через полчаса возвратились на аэродром и произвели посадку с торпедами.

11 октября два ДБ-3 с 12 ч. 42 м. до 14 ч. 25 м. с торпедами летали на поиск кораблей противника в Финском заливе и в районе о. Большой Тюттерс были атакованы вражескими истребителями неустановленного типа. На одном ДБ-3 был ранен стрелок-радист. Наши самолеты, не обнаружив кораблей противника, вернулись на свой аэродром с торпедами.

13 октября с 12 ч. 38 м. пара самолетов ДБ-3 с торпедами летала на поиск кораблей противника в Финском заливе до меридиана 27°00', но ничего не нашла.

В тот же день в 16 ч. 27 м. вторая пара ДБ-3 с торпедами вылетела на поиск кораблей противника в Финском заливе. До Сескарского плеса ее сопровождали два самолета Як-1. По окончании сопровождения самолеты Як-1 в 17 ч. 15 м. в районе маяка Шепелевский были атакованы шестью финскими истребителями «Фоккер-21», но ушли от них в облака и в 17 ч. 34 м. вернулись на аэродром.

Самолеты же ДБ-3 в 17 ч. 14 м. в районе Соммерса сбросили две торпеды по двум сторожевым кораблям противника. Торпеды в цель не попали, а самолеты подверглись слабому зенитному артиллерийскому огню с кораблей. На обратном пути в район о. Сескар — маяк Шепелевский в 17 ч. 25 м. самолеты ДБ-3 были атакованы шестью «Фоккерами-21». В результате боя два «Фоккера» были сбиты, а один загорелся и ушел на юг. Наши торпедоносцы получили по 30—40 пулевых пробоин. В районе маяка Шепелевского ДБ-3 ушли под прикрытия своей зенитной артиллерии, а самолеты противника скрылись в северном направлении.

С 17 ч. 23 м. до 18 ч. 00 м. четыре самолета И-16 по вызову штаба противовоздушной обороны летали в район Кронштадта на перехват самолетов противника, но их не встретили.

С 17 ч. 36 м. до 18 ч. 10 м. три самолета И-153 с Лавенсаари

летали в район о. Сескар для оказания поддержки самолетам ДБ-3, после чего вернулись обратно.

17 октября два самолета ДБ-3 с торпедами с 7 ч. 50 м. вели поиск кораблей противника в Финском заливе до меридиана 27°00'. Но из-за сплошной и низкой облачности и дождя самолеты задание не выполнили и возвратились с торпедами на свой аэродром.

В тот же день один ДБ-3 под прикрытием двух Як-1 с 14 ч. 19 м. до 15 ч. 20 м. летал на поиск кораблей противника в Финский залив до меридиана 27°00', но из-за плохих метеоусловий задания не выполнил.

19 октября два самолета ДБ-3 с торпедами, действуя поодиночке, с 10 ч. 15 м. до 14 ч. 27 м. вели поиск кораблей противника в восточной части Финского залива. В это же время по расчетам штаба бригады подводных лодок подводная лодка С-7 производила форсирование Гогландского рубежа обороны противника. Один ДБ-3, не обнаружив неприятельских кораблей, возвратился с торпедой на аэродром. Второй ДБ-3 в 55 каб. севернее маяка Верхнее-Гогландский (ш. = 60°11'; д. = 26°58') обнаружил два сторожевых корабля противника, шедших в строе кильватера курсом 15 со скоростью 6—7 узлов. Самолет атаковал головной сторожевой корабль (типа Ф), сбросив в 12 ч. 17 м. с высоты 20 м и дистанции 4—5 каб. торпеду. По донесению экипажа, торпеда попала в среднюю часть корабля, он переломился и затонул.

Третий и четвертый ДБ-3 соответственно в 12 ч. 38 м. и в 13 ч. 10 м. в 11 милях южнее Большого Тютерса обнаружили и атаковали четыре сторожевых корабля противника, шедшие строем кильватера на северо-северо-запад. По головному сторожевому кораблю с высоты 20—25 м были сброшены две торпеды с дистанции 8 и 6 каб. Обе торпеды прошли у цели за кормой. Самолеты были безрезультатно обстреляны зенитным огнем сторожевых кораблей и катеров.

20 октября два самолета ДБ-3 с торпедами, действуя поодиночке, с 11 ч. 27 м. до 14 ч. 55 м. вели поиск кораблей противника в Финском заливе. В 12 ч. 20 м. один из самолетов

обнаружил два сторожевых корабля и сторожевой катер противника в 6 милях к северу от Гогланда, а в 13 ч. 20 м, находясь в 19 милях к югу от порта Ханко (ш. = 59°30'; д. = 23°00'), атаковал неприятельский транспорт в 2000 т, шедший курсом 330° в охранении пяти катеров. По донесению экипажа, прямым попаданием торпеды, сброшенной с высоты 30 м и дистанции 4 каб., транспорт был потоплен.

Другой ДБ-3, дойдя до меридиана маяка Порккалан Каллбода, повернул обратно и в 14 ч. 00 м. в Нарвском заливе в 7 милях южнее банки Намси (ш. = 59°38'; д. = 27°35') безрезультатно атаковал сторожевой корабль противника, шедший курсом 340. Торпеда была сброшена со второго захода с высоты 30 м и дистанции 5 каб., однако корабль уклонился от торпеды.

На самом же деле ни 19, ни 20 октября не был потоплен ни один германский или финский корабль.

Тем не менее эти «виртуальные» потопления вражеских судов балтийскими торпедоносцами были использованы не только советской пропагандой, но и в качестве укора командованию других флотов. Так, 21 октября 1942 г. нарком ВМФ Кузнецов «сообщил Военному Совету Черноморского флота, что самолеты-торпедоносцы Балтийского флота потопили торпедами сторожевой корабль и транспорт противника, отметив это как поучительный пример. Народный комиссар указал, что на Черном море для действий торпедоносной авиации имеются еще более благоприятные предпосылки, чем на Балтийском»¹.

22 октября два самолета ДБ-3 с торпедами с 9 ч. 05 м. до 12 ч. 10 м. летали на поиск кораблей противника в Финском заливе до меридиана Палдиски, но неприятельских судов не обнаружили. В 10 ч. 30 м., возвращаясь в базу, один ДБ-3 в районе Лавенсаари был атакован двумя финскими истребителями «Фоккер-21», которые преследовали наш торпедоносец до озера Горы-Валдай, и только там их отогнали наши истре-

¹ Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 3. С. 244.

бители. ДБ-3 был вынужден сбросить торпеду в воду и в результате полученных повреждений (36 пулевых пробоин) потерпел аварию при посадке на аэродром.

25 октября четыре ДБ-3 с торпедами с 9 ч. 54 м. до 15 ч. 07 м. вели поиск кораблей противника в Финском заливе до меридиана 27°00'. Один ДБ-3, ничего не обнаружив, вернулся на аэродром с торпедой, а второй самолет в 8 милях к югу от банки Неугрунд (ш. = 59°37'; д. = 27°17') в 10 ч. 54 м. атаковал транспорт противника в 6000 т. По донесению экипажа, торпеда попала в среднюю часть судна.

Третий и четвертый ДБ-3 в 14 ч. 30 м. к западу от банки Неугрунд (ш. = 59°45'; д. = 27°15') атаковали транспорт противника в 6000 т. Экипажи самолетов наблюдали прямое попадание торпеды в корму транспорта, в результате которого судно затонуло. Данных противника о потоплении транспорта в этот день обнаружить не удалось.

26 октября два самолета ДБ-3 с торпедами с 11 ч. 45 м. до 12 ч. 29 м. вели поиск кораблей противника в Финском заливе до меридиана 27°00'. Торпедоносцы сопровождалась четырьмя «Харрикейнами». Кроме того, до о. Лавенсаари летали еще два Як-1, которые из этого района вернулись на свой аэродром. В 12 ч. 20 м. в районе Большого Тютерса самолеты ДБ-3 безрезультатно атаковали двумя торпедами сторожевой корабль противника. На обратном пути в 12 ч. 29 м. в Копорском заливе наши самолеты были внезапно атакованы из-за облаков восемью «Фоккерами-21» и оба сбиты в 60—80 каб. западнее маяка Шепелевский. Четыре «Харрикейна», сопровождавшие наши торпедоносцы, с 12 ч. 30 м. до 12 ч. 45 м. вели бой с «Фоккерами», но те, не понеся потерь, скрылись в облаках.

По западным данным, нашим летчикам удалось потопить германский охотник за подводными лодками Uj-1204 (бывший рыболовный траулер PG-322 «Bohmen» вместимостью 475 брт).

29 октября с 12 ч. 40 м. до 17 ч. 40 м. два самолета ДБ-3 летали в Финский залив для нанесения торпедного удара по су-

дам противника. Один из них в 13 ч. 45 м. южнее Гогланда (ш. = 59°55'; д. = 27°00') атаковал торпедой миноносец «Ягуар». На миноносце произошел взрыв, и корабль накренился на правый борт. По предположению штаба ВВС флота, вражеский миноносец был потоплен. В 16 ч. 51 м. другой ДБ-3 примерно в том же районе атаковал вражеский сторожевой корабль, но торпеда прошла в 5 м от его носа. Во время атаки самолеты были обстреляны зенитным артиллерийским огнем, а также из пулеметов и автоматов с миноносца и сторожевого корабля противника¹.

Увы, предположения штаба оказались неверны — ни один вражеский миноносец не был ни потоплен, ни поврежден.

Пара торпедоносцев Ил-4 безрезультатно вылетала 1, 11 и 12 ноября. На этом кампания 1942 г. на Балтике закончилась. Ни одного подтвержденного успеха за 1941—1942 гг. нашим торпедоносцам добиться не удалось.

Основных причин этому две — нецелевое использование торпедоносцев и неудачный выбор района их действия. Советское командование не понимало значения морских перевозок между Германией, Швецией и Финляндией, а может, и боялось ответственности — как бы чего не вышло. Если бы наши торпедоносцы были направлены к берегам Швеции, то у кромки территориальных вод они в 1941—1942 гг. могли бы потопить не один десяток транспортов.

¹ Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 3. Часть 2. С. 385.

Глава 2

1943 ГОД — НА БАЛТИКЕ ВОЮЮТ ТОЛЬКО ЛЕТЧИКИ

Новый 1943 год 1-й гвардейский мтап встретил на аэродромах Новинки, Углово, Бычье поле и Москва (Измайлово). Полк в 1942 г. понес большие потери, и в строю осталось только 17 самолетов Ил-4 и СБ, из которых 3 были неисправны.

2 февраля 1943 г. командующий ВВС Балтийского флота приказал сформировать авиационную оперативную группу для действия на дальних морских коммуникациях противника с аэродрома острова Лавенсаари. В группу были включены: четыре самолета ДБ-3, шесть Ил-2, один Пе-2, два Як-1, десять И-153, восемь И-16 и два МБР-2. Каждому типу самолетов были поставлены боевые задачи: самолетам ДБ-3 — крейсерские полеты с торпедами на «свободную охоту» в Финском заливе с выходом в Балтийское море; самолетам Ил-2 — крейсерские полеты на ледовые фарватеры Котка — Хельсинки и на коммуникации до предела оперативного радиуса; самолетам Пе-2 — дальняя разведка портов и коммуникаций противника; самолетам И-53 и И-16 — прикрытие оперативных групп, сопровождение торпедоносцев и штурмовиков, а также ближняя разведка.

Начало выполнения этих задач было назначено на 4 февраля.

7 февраля для обеспечения базирования на островах Лавенсаари и Сескар достаточного количества самолетов командующий флотом приказал командиру Островного укрепленного сектора к 15 мая 1943 г. произвести следующие работы: 1) на о. Лавенсаари расширить существующее летное поле сухопутного аэродрома и построить укрытия из расчета базирования на аэродроме 60 самолетов всех типов; 2) на

о. Сескар — изыскать площадку под сухопутный аэродром для истребительной авиации и построить укрытия из расчета базирования 30 истребителей.

Минные постановки самолеты Ил-4 впервые в новом году провели 21 февраля.

Весной 1943 г. германское командование решило пресечь попытки советских подводных лодок проникнуть в Балтийское море. С этой целью с 24 марта до середины апреля немецкие минные заградители «Кайзер» и «Роланд», а также от 18 до 24 быстроходных десантных барж 24-й десантной флотилии выставили между полуостровом Порккалаудд и островом Найссаар в минных заграждениях «Насхорн I-X» (в советских документах Л-1 — Л-10) 72 933 мины в несколько рядов. Между островом Мякилуото, скалой Порккала Колбода и островом Найссаар с 28 марта по 15 мая германский отряд сетевых заградителей под командованием капитана 3-го ранга Беккера выставил противолодочные сети «Вальрос» длиной 25 миль в два ряда на расстоянии 150—300 м между ними. Был также перекрыт сетями проход между островами Найссаар и Аэгна.

Противолодочный рубеж прикрывала артиллерия на островах Мякилуото, Найссаар и Аэгна, а именно 35 орудий калибром 76—305 мм и 67 зенитных орудий. На островах были установлены радиолокационные и шумопеленгаторные станции и прожекторы. Вдоль линии сетей выдвигался корабельный дозор из 3—5 сторожевых кораблей и до 15 сторожевых катеров.

Одновременно противник выставил несколько минных заграждений на гогландском противолодочном рубеже: от острова Гогланд до района севернее Нарвского залива.

Мероприятия немцев не остались незамеченными командованием Балтийского флота. Реально уничтожить сетевые и минные заграждения противника можно было лишь в ходе большой наступательной операции, в которой должны были принять участие все силы Балтийского флота до линкора включительно. Авиация и надводные корабли — лин-

кор, крейсера, эсминцы и канонерские лодки — должны были подавить береговые батареи противника и уничтожить корабли охранения заграждения. Уничтожение же заграждений должно было производиться тральщиками и катерами всех типов. Затем следовало высадить десант на ряд островов вблизи заграждения. На захваченных островах должны были быть построены береговые батареи и замаскированные укрытия для торпедных и бронекатеров, которые должны были препятствовать новым попыткам закрытия Финского залива.

Такая операция была крайне сложной, но вполне реальной при наличии достаточной авиационной поддержки. Превосходство же в корабельном составе, включая катера, у Балтийского флота было многократным.

Вместо этого наши адмиралы решили уничтожить минные и сетевые заграждения противника с помощью... бомб и торпед! Глупость подобного мероприятия очевидна. Во-первых, и бомбы, и торпеды против мин и сетей малоэффективны, а во-вторых, «подлатать дыры» противник может уже на следующий день после самых сильных налетов.

20 апреля директивой Военного Совета флота командующему ВВС Балтийского флота была поставлена задача приступить к бомбардировкам минных заграждений противника в районе острова Большой Тютерс, банки Неугрунд, острова Вигрунд.

В ночь на 23 и 29 апреля, 3, 4, 5, 6 и 7 мая авиация Балтфлота наносила бомбовые удары по минным заграждениям противника в районе о. Большой Тютерс, банки Намси, о. Вигрунд, а в ночь на 5 и 6 мая самолеты сбросили бомбы на минные заграждения к северо-востоку и юго-востоку от острова Гогланд. К выполнению задания привлекались самолеты ДБ-3Ф и СБ 1-го гвардейского мтап и самолеты МБР-2 из состава 58-й отдельной морской разведывательной авиаэскадрильи. Всего было произведено 120 самолето-вылетов. Бомбардировка производилась в ночное время и проходила без противодействия противника. Было сброшено 646 бомб

ПЛАБ-100, ФАБ-100 и ФАБ-50. Экипажи наблюдали до сорока сильных взрывов — предположительно мин.

Всего для бомбардировки заграждений противника самолеты Балтийского флота сделали летом 1943 г. 2 523 самолето-вылета. Но эффект оказался нулевым — заграждения оставались неприступным препятствием для советских подводных лодок вплоть до выхода Финляндии из войны в 1944 г. Можно только гадать, сколько судов было бы потоплено, если бы 2 523 самолето-вылета были сделаны на коммуникации противника. Замечу, что в 1943 г. из Швеции в Германию только железной руды было вывезено свыше 10 млн тонн — и все морем!

Самолеты Ил-4 к полетам с торпедами приступили лишь в апреле. Так, 15 апреля два торпедоносца Ил-4 с 14 ч. 25 м. до 15 ч. 30 м. летали на поиск вражеских кораблей в Финский залив и одновременно вели разведку, но противника не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

В тот же день два самолета ЛАГГ-3 с 18 ч. 58 м. до 20 ч. 01 м. прикрывали самолеты Ил-4 в районе аэродрома Борки.

На следующий день, 16 апреля, два торпедоносца Ил-4 с 7 ч. 42 м. до 12 ч. 52 м. летали на поиск судов противника в Финском заливе. В 9 ч. 15 м. один Ил-4 с дистанции 500 м безрезультатно атаковал неприятельский транспорт в 10—15 кабельтовых западнее о. Прангли. Второй Ил-4 из-за плохой видимости вернулся с меридиана о. Сескар. Столь же неудачны были и последующие вылеты.

26 апреля совершил первый боевой вылет (разведывательный) на Балтике американский бомбардировщик «Бостон», поставленный по ленд-лизу. Любопытно, что шесть бомбардировщиков «Бостон» А-20В поступили в 1-й гмтап, но их там опробовали и отказались. Пришлось их передать 15-му разведывательному полку.

28 мая Ил-4, пилотируемый капитаном Шамановым, с 0 ч. 20 м. летал на поиск кораблей противника в Балтийском море. В 2 ч. 55 м. в точке с координатами ш. = 57°35'; д. = 23°10' (в 12 милях к югу от о. Рухну) он сбросил торпеду и, по доне-

сению Шаманова, потопил его. На самом деле торпеда прошла мимо.

31 мая 1943 г. вышло постановление Совнаркома СССР за № 617—189/с, которым «в целях поощрения личного состава подводных лодок, торпедных катеров, катеров-охотников, экипажей самолетов установлена выдача следующих денежных наград: за потопление неприятельского линейного корабля — 100 000 рублей; крейсера — 75 000 рублей; подводной лодки — 50 000 рублей; транспорта — 15 000 рублей; сторожевого корабля или тральщика — 10 000 рублей; баржи, буксира или шхуны — 5000 рублей. В постановлении был указан порядок распределения денег между личным составом экипажа»¹. Командование флотов специальными приказами довело до личного состава текст постановления Совнаркома. Конкретно на Балтике Трибуц сделал это 2 июня.

В тот же день капитан В.А. Балебин потопил финский ледокол «Тармо». Это было первое достоверно подтвержденное потопление вражеского судна авиаторпедой. Несколько слов стоит сказать об этом ледоколе. Он был построен в 1907 г. в Англии для России. Водоизмещение его 2300 т, скорость хода 13,5 узлов. В 1918 г. ледокол пиратским способом захватили финны.

Самолет Ил-4 вылетел в 0 ч. 07 м. на «свободную охоту» и в 2 ч. 37 м. к юго-востоку от Аландских островов в точке с координатами ш. = 59°58'; д. = 20°16' сбросил торпеду на вражеское судно. Согласно донесению Балебина, это был транспорт водоизмещением в 5000 т.

3 июня торпедоносец Ил-4, вылетевший накануне в 23 ч. 56 м. на поиск кораблей противника в северную часть Балтийского моря, из-за неисправности материальной части в 0 ч. 15 м. сбросил торпеду в воду в районе Териоки. Второй

¹ Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 4. С. 481. Для справки: в годы войны буханка хлеба (по карточкам) стоила 2 руб., 1 кг мяса (по карточкам) — 1 руб. 70 коп.; бутылка водки — 3 руб. 60 коп., 1 метр крепдешина — 65 руб. В коммерческих магазинах: 1 кг мяса — 36 руб., 1 кг масла сливочного — 36 руб., 1 кг красной икры — 55 руб. Так что, потопив вражескую подводную лодку, можно было купить почти тонну красной икры.

торпедоносец летал с 0 ч. 05 м. до 6 ч. 05 м. с той же целью в том же районе, но кораблей противника не обнаружил и в 4 ч. 05 м. сбросил торпеду в районе населенного пункта Сало (ш. = 60°23'; д. = 23°07').

6 июня два торпедоносца Ил-4 с 0 ч. 00 м. до 6 ч. 14 м. вели «свободную охоту». Один из самолетов в Ирбенском проливе у мыса Даменес обнаружил конвой из трех транспортов. В 3 ч. 30 м. лейтенант А. И. Разгонин в точке с координатами ш. = 57°47'; д. = 22°20' сбросил торпеду, которая, согласно его донесению, потопила транспорт в 5000 т. После войны установили, что это был транспорт «Хайнрих фон Пиауэн» вместимостью 1746 брт.

Второй Ил-4 летал на «свободную охоту», но цели не обнаружил и сбросил торпеду в море.

8 июня торпедоносец Ил-4, пилотируемый лейтенантом П. А. Колесниковым, с 0 ч. 03 м. до 6 ч. 22 м. находился в крейсерском полете, то есть в «свободной охоте». В 2 ч. 40 м. в Оландском море в точке с координатами ш. = 60°15'; д. = 19°30' им была атакована и потоплена шхуна «Гулкрокс» вместимостью 476 брт.

20 июля торпедоносец Ил-4, вылетевший накануне в 23 ч. 55 м. для действий на коммуникациях противника, в северной части Балтийского моря вражеских кораблей не обнаружил и в 3 ч. 20 м. с высоты 300 м сбросил торпеду на причалы и сооружения порта Раумо. Взрыв торпеды вызвал пожар, наблюдавшийся экипажем самолета с расстояния до 40 км. В 6 ч. 20 м. торпедоносец возвратился на аэродром.

22 июля два торпедоносца Ил-4 в 1 ч. 20 м. вылетели в крейсерский полет в северную часть Балтийского моря. Один из них в Рижском заливе в 12 милях юго-западнее о. Рухну (ш. = 57°37'; д. = 23°03') в 3 ч. 40 м. обнаружил и потопил торпедой транспорт противника водоизмещением около 8000 т. На самом деле атака эта была безуспешной. Второй самолет кораблей противника не обнаружил и сбросил торпеду в районе мыса Ристна. К 7 ч. 30 м. оба самолета вернулись на свой аэродром.

На следующий день, 23 июля, два Ил-4 с 1 ч. 20 м. до 7 ч. 21 м. вели поиск в Рижском заливе и Балтийском море. По донесению экипажей, капитан А.З. Пятков в 12 милях на северо-запад от Усть-Двинска в 3 ч. 15 м. потопил торпедой транспорт в 3000 т, а капитан Г.Д. Васильев в 3 ч. 50 м. в 95 кабельтовых на северо-запад от маяка Овизи потопил транспорт в 5000 т. При этом самолет Васильева совершил вынужденную посадку на армейском аэродроме. Позже выяснилось, что Васильев потопил транспорт «Эверонна» вместимостью 2800 брт, а капитан Пятков промазал.

Интересный момент «Хроники...» от 25 июля: «Самолет-торпедоносец ДБ-3, вылетевший в 1 ч. 45 м. в крейсерство в Балтийское море, в 3 ч. 38 м. в Рижском заливе в 85 каб. на юго-восток от мыса Колкасрагс потопил транспорт противника в 5000—6000 т. В 3 ч. 40 м. торпедоносец был безуспешно атакован самолетом Ме-110 и еще двумя истребителями неустановленного типа. В 4 ч. 05 м. в районе острова Даго ДБ-3 снова был безрезультатно атакован вражеским истребителем. В 7 ч. 20 м. торпедоносец возвратился на свой аэродром.

Этот же самолет-торпедоносец ДБ-3 наблюдал транспорт противника на подходе к порту Виндава; второй транспорт — в Ирбенском проходе, шедший курсом 90°; третий транспорт — в 75 каб. от мыса Колкасрагс, шедший курсом на Ригу; четвертый транспорт — в 8 милях к западу от южной оконечности острова Даго и пятый транспорт — в том же районе, следовавший курсом 85°. На основании этих данных было установлено, что транспорты противника ходили вдоль восточного побережья Балтийского моря и в Рижском заливе, как правило, поодиночке и без охранения».

1 августа два торпедоносца Ил-4 в 1 ч. 32 м. и в 1 ч. 39 м. вылетели на поиск вражеских кораблей в Балтийское море. В 4 ч. 10 м. один из них (летчик — лейтенант А.И. Разгонин) в 11 милях на юго-восток от м. Колкасрагс атаковал с высоты 30 м и на расстоянии около 3 каб. транспорт противника в 5000 т. Торпеда попала в носовую часть транспорта, и тот, по

донесению летчика, потонул. Второй Ил-4, пилотируемый капитаном И.Г. Шамановым, находясь в 10,5 милях северо-западнее маяка Ужава, в 4 ч. 14 м. с высоты 20 м и дистанции около 2,5 каб. сбросил торпеду по транспорту в 5000—6000 т. Торпеда попала в среднюю часть судна, которое, по донесению летчика, затонуло. Однако подтверждений о потоплении обоих транспортов нет.

На обратном пути самолеты с 4 ч. 27 м. до 5 ч. 30 м. обнаружили в Рижском заливе и в районе к западу от маяков Ужава, Вильханди и Ристна до семи вражеских транспортов.

8 августа в 6 ч. 06 м. и в 6 ч. 08 м. два торпедоносца Ил-4 вылетели на поиск кораблей противника в Балтийское море, но из-за низкой облачности и плохой видимости самолеты до места назначения не дошли. Один из них вернулся из района о. Сескар и в 7 ч. 07 м. сел с торпедой на своем аэродроме. Второй самолет в 7 ч. 34 м. в Нарвском заливе в 75 каб. на северо-восток от маяка Валасте, с высоты 20 м и дистанции 3 каб. сбросил торпеду по сторожевому кораблю противника, шедшему курсом 170 . По донесению летчика, торпеда попала в кормовую часть корабля, и он потонул.

В тот же день еще два торпедоносца Ил-4 в 12 ч. 21 м. и в 12 ч. 25 м. вылетели на поиск кораблей противника в Финском заливе. Один из них из-за плохой погоды вернулся из полета. Второй же Ил-4 в 13 ч. 52 м. с высоты 30 м и дистанции 2 каб. атаковал в 85 каб. на северо-запад от маяка Мохни сторожевой корабль противника, шедший с другим сторожевым кораблем. По донесению летчика, от попадания торпеды в носовую часть корабль затонул. Самолет при выходе в атаку и отходе был обстрелян зенитным огнем. От попадания осколков в плоскость и мотор на самолете возник пожар, но экипажу удалось потушить его в полете.

Оба потопленных в этот день сторожевых корабля оказались плодом фантазии летчиков.

11 августа два торпедоносца Ил-4 в 1 ч. 07 м. и в 1 ч. 28 м. вылетели на поиск кораблей противника в Балтийском море. Один из них, пролетев по маршруту Финский залив —

о. Эзель — порт Либава, ничего не обнаружил и на обратном пути с высоты 2300 м сбросил торпеду по Курессааре. По донесению летчика, торпеда разорвалась в центре города. Второй Ил-4 в 4 ч. 40 м. в 13 милях на северо-запад от маяка Осмусаар с высоты 40 м сбросил торпеду по транспорту в 6000 т. По наблюдению летчика, торпеда осталась без хода и затонула.

17 августа два торпедоносца Ил-4 в 1 ч. 30 м. и в 2 ч. 20 м. вылетели на поиск кораблей противника в Балтийском море. Один самолет из-за неисправности мотора до цели не дошел и сбросил торпеду в районе пролива Бьеркэ-зунд. Второй самолет в 5 ч. 00 м. в 13 милях на юго-запад от о. Утэ безуспешно атаковал с дистанции 3 каб. транспорт противника в 6000—7000 т, шедший курсом 190° со скоростью 6—8 узлов. На обратном пути в районе населенного пункта Сортавала с 7 ч. 20 м. до 7 ч. 40 м. Ил-2 вел бой с двумя истребителями FW-190. По донесению летчика, один самолет противника был сбит и упал в воду.

23 августа два торпедоносца Ил-4 в 1 ч. 55 м. и в 2 ч. 45 м. вылетели на поиск кораблей противника в Балтийском море. Первый самолет в 55 каб. северо-западнее гавани Айнажи (Рижский залив) обнаружил миноносец и четыре транспорта противника, шедшие в строе кильватера. В 4 ч. 37 м. самолет, пилотируемый капитаном И.Г. Шамановым, с высоты 30 м и дистанции 2 каб. сбросил торпеду по одному из транспортов в 2000 т. По донесению летчика, от попадания торпеды в кормовую часть транспорт затонул.

Второй Ил-4, пилотируемый капитаном Г.В. Васильевым, в 95 каб. юго-западнее о. Утэ в 5 ч. 20 м. с высоты 24 м и дистанции 3 каб. сбросил торпеду по транспорту типа танкер в 6000 т. По донесению летчика, торпеда попала в носовую часть судна, вызвала сильный взрыв, и транспорт стал погружаться в точке с координатами ш. = 59°39'; д. = 21°12'. Дальнейших наблюдений за тонущим транспортом экипаж самолета не вел. Сделав фотоснимок после взрыва торпеды, самолет возвратился.

Два истребителя Як-1 3-го гиап с 5 ч. 56 м. до 6 ч. 30 м. со-

проводжали первый из возвратившихся торпедоносцев от о. Лавенсаари до аэродрома Приютино.

Уже после войны выяснилось, что Шаманов промазал, а Васильев потопил транспорт «Геракл» вместимостью 5103 брт.

24 августа два торпедоносца Ил-4 в 2 ч. 00 м. и в 2 ч. 50 м. вылетели на поиск кораблей противника в Балтийском море. Первый самолет кораблей не обнаружил и в 5 ч. 20 м. сбросил торпеду в районе маяка Даугавгрива в Рижском заливе. По донесению летчика, торпеда взорвалась недалеко от маяка. Второй Ил-4 также не обнаружил кораблей и в 5 ч. 30 м. сбросил торпеду на о. Вордэ в Або-Аландском архипелаге в 3 милях к востоку от о. Оланд. Взрыва торпеды экипаж самолета не наблюдал.

25 августа в 17 ч. 15 м. командующий ВВС флота донес командующему Балтийским флотом адмиралу В.Ф. Трибуцу, что в связи с темными ночами и наступлением новолуния ориентировка самолетов при постановке мин крайне затруднительна, а в шхерных районах фактически неосуществима, учитывая особенности полета на малых высотах. Командующий ВВС флота просил снять с морской авиации задачу постановки мин и утвердить его решение о переводе эскадрильи самолетов Ил-4 на крейсерские полеты с торпедами в Балтийском море, освободив от других задач. Командующий флотом в 20 ч. 45 м. того же дня согласился с этим предложением.

26 августа три самолета Ил-4 с 2 ч. 17 м. до 2 ч. 55 м. вылетели на поиск неприятельских кораблей в Балтийском море. Первый самолет из-за неисправности матчасти вернулся из района о. Лавенсаари и сел с торпедой. Второй самолет по маршруту полета не обнаружил кораблей и в 5 ч. 32 м. сбросил торпеду на сушу в 3—4 км юго-западнее города Хаапсалу. По донесению летчика, торпеда взорвалась. Третий самолет в 5 ч. 55 м. обнаружил в 45 каб. юго-восточнее маяка Утэ транспорт в 3000 т, по которому с высоты 25 м и дистанции 3 каб. сбросил торпеду. По донесению экипажа, торпеда взорвалась в средней части судна, и транспорт потонул. Самолет

был безуспешно обстрелян с транспорта зенитным огнем. Сведения о потоплении транспорта не подтвердились.

2 сентября два торпедоносца Ил-4 с 3 ч. 30 м. до 9 ч. 10 м. летали на поиск кораблей противника в Балтийском море. В 5 ч. 53 м. один из самолетов, пилотируемый старшим лейтенантом А.П. Чернышевым, на южных подходах к Оландскому морю в 6 милях юго-западнее маяка Логшер (ш. = 59°45'; д. = 19°49') с высоты 30 м сбросил торпеду по транспорту в 3000 т. По донесению летчика, торпеда попала в кормовую часть судна, и транспорт затонул. Другой самолет, пилотируемый старшим лейтенантом А.И. Разгониным, в 5 ч. 55 м. в Рижском заливе в 11 милях юго-восточнее мыса Колкасагс (ш. = 57°38'; д. = 22°51') с высоты 30 м атаковал транспорт в 10 500 т. По донесению летчика, выпущенная торпеда попала в среднюю часть судна, которое затонуло. При возвращении от о. Лавенсаари до аэродрома Прикютино торпедоносцев сопровождали два истребителя Як-1 13-го гиап.

На самом деле Чернышев промахнулся, а Разгонин потопил транспорт «Свеа» («Svagaer-Reutheg»?) вместимостью в 800 брт.

3 сентября два торпедоносца Ил-4 с 3 ч. 17 м. до 8 ч. 57 м. летали на поиск кораблей противника в Балтийском море. Один из самолетов, пилотируемый Шамановым, в 5 ч. 56 м. в 17,5 милях на северо-запад от маяка Вильзанди (у о. Эзель) с высоты 20—30 м сбросил торпеду по транспорту в 4500 т. По донесению летчика, торпеда попала в среднюю часть судна, которое затонуло.

Другой Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом Бунимовичем, в 6 ч. 00 м. с высоты 30 м атаковал транспорт в 4000 т, стоявший на якоре по западную сторону о. Карлбюландет (в 12 милях на северо-запад от маяка Утэ). По донесению летчика, торпеда попала в кормовую часть судна. Однако из-за сильного обстрела с острова экипаж дальнейшего наблюдения не вел, но предполагал, что судно затонуло.

Однако подтверждения о потоплении каких-либо судов 3 сентября нет.

Командующий Балтийским флотом адмирал Трибуц в связи с имевшимися данными о переброске противником войск и вооружения из Финляндии в порты Эстонии и Латвии по коммуникациям Турку — Утэ — Рига и Хельсинки — Таллин 3 сентября приказал командующему ВВС флота «тщательнее следить за движением транспортов и, продолжая вести крейсерские полеты, начать немедленно готовиться к массированным минно-торпедным ударам по портам и крупным конвоям противника, которые будут выявлены разведкой».

4 сентября два торпедоносца Ил-4 с 3 ч. 00 м. до 9 ч. 58 м. летали на поиск вражеских кораблей в Балтийском море и Ботническом заливе. Один из самолетов, не обнаружив по маршруту кораблей противника, в 6 ч. 40 м. с высоты 20 м и дистанции 2 каб. сбросил торпеду по плавучему маяку «Раума». По донесению летчика, торпеда попала в среднюю часть судна, и плавмаяк затонул.

Другой Ил-4, пилотируемый капитаном Васильевым, в 6 ч. 34 м. с высоты 30 м и дистанции 3 каб. атаковал транспорт в 3000 т, шедший курсом 10 в 35 каб. на запад от маяка Ужава. По донесению летчика, торпеда попала в кормовую часть судна, и транспорт потонул. На обратном пути самолет произвел посадку на аэродроме Лавенсаари, а оттуда с 11 ч. 56 м. до 12 ч. 28 м. он под прикрытием двух истребителей Як-9 15-го рап перелетел на аэродром Приютино.

В этот день фактически был потоплен только плавучий маяк «Раума» водоизмещением около 500 т.

5 сентября два торпедоносца Ил-4 с 3 ч. 27 м. до 10 ч. 40 м. летали на поиск вражеских кораблей в Балтийском море. Один из самолетов, пилотируемый старшим лейтенантом Разгоным, в 5 ч. 58 м. в 11,5 милях на запад от мыса Колкасагс в Ирбенском проливе с высоты 30 м и дистанции 3 каб. сбросил торпеду по транспорту в 3000 т. По донесению летчика, торпеда попала в кормовую часть судна, и транспорт потонул. Другой самолет в 17 милях на северо-запад от маяка Вильзанди (ш. = 58°28'; д. = 21°16') атаковал транспорт в 6000 т, но торпеда прошла мимо за кормой транспорта.

Увы, Разгониным в тот день тоже не повезло, и его торпеда прошла мимо.

9 сентября торпедоносец Ил-4 с 3 ч. 45 м. до 10 ч. 21 м. летал на поиск кораблей противника в Балтийском море. Но из-за облачности по маршруту полета Рижский залив — Ирбенский проход — маяк Овизи — о. Эзель экипаж вражеских судов не обнаружил и в 6 ч. 12 м. с высоты 400 м сбросил торпеду на селение Атла на западном побережье о. Эзель. По донесению экипажа, торпеда взорвалась.

10 сентября торпедоносец Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом Чернышевым, с 3 ч. 45 м. до 10 ч. 02 м. летал на поиск кораблей противника в Балтийском море. В 6 ч. 15 м. в 26 милях на запад от маяка Вильзанди самолет с высоты 20 м и дистанции 2,5 каб. сбросил торпеду по транспорту в 5000 т, шедшему курсом 180°. По донесению летчика, торпеда попала в носовую часть транспорта, и тот потонул. Но на самом деле Чернышев промазал.

12 сентября торпедоносец Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом Бунимовичем, с 3 ч. 25 м. до 9 ч. 09 м. летал на поиск кораблей противника в Балтийском море. В 6 ч. 25 м. в 12 милях юго-западнее маяка Паппензее самолет с высоты 30 м и дистанции 3 каб. сбросил торпеду по транспорту в 6000—7000 т, шедшему курсом 180°. По донесению летчика, транспорт потонул от взрыва торпеды в кормовой части. Результат атаки был сфотографирован. Фотография — фотографией, но транспорт потоплен не был.

14 сентября три торпедоносца Ил-4 с 3 ч. 40 м. до 10 ч. 45 м. летали на поиск кораблей противника в Балтийском море. Ил-4, пилотируемый капитаном Шамановым, в 6 ч. 52 м. в 95 каб. на северо-восток от маяка Овизи (ш. = 57°43'; д. = 21°49') с высоты 30 м и дистанции 2,5 каб. сбросил торпеду по транспорту в 3000 т, шедшему курсом 70 с двумя другими транспортами и в охранении сторожевого корабля и двух сторожевых катеров. По донесению экипажа, транспорт потонул. На самом же деле попадания не было. С кораблей охранения самолет был безрезультатно обстрелян зенитным огнем.

В 7 ч. 00 м. в 16 милях северо-западнее маяка Овизи самолет обнаружил транспорт, шедший курсом 350°. На обратном пути в 8 ч. 08 м. в районе Таллинна самолет был дважды безуспешно атакован истребителем Ме-109.

Другой Ил-4 в 7 ч. 25 м. в 7 милях на северо-восток от маяка Овизи (ш. = 57°40'; д. = 21°50') с высоты 30 м и дистанции 3 каб. сбросил торпеду по транспорту в 4000 т, шедшему курсом 60°. Однако торпеда прошла за кормой транспорта.

Третий Ил-4 в этот день неприятельских кораблей не обнаружил и в 8 ч. 00 м. с высоты 1400 м сбросил торпеду на рейде Немпнез в Ботническом заливе в 10 милях севернее порта Кристинан. По донесению экипажа, торпеда взорвалась.

16 сентября два торпедоносца Ил-4 с 14 ч. 50 м. до 18 ч. 10 м. летали на поиск кораблей противника в западную часть Финского залива. Один из самолетов в 16 ч. 10 м. в 9 милях северо-западнее маяка Мохни с высоты 30 м и дистанции 2,5 каб. сбросил торпеду по самоходной десантной барже противника в 500—600 т, шедшей курсом 90°, но результата атаки экипаж не наблюдал. С баржи самолет был обстрелян сильным зенитным огнем.

Второй Ил-4 в 17 ч. 05 м. в 6 милях северо-восточнее о. Найссаар с высоты 30 м и дистанции 3 каб. выпустил торпеду по транспорту в 2000—3000 т, шедшему курсом 190°. По донесению экипажа, торпеда взорвалась в средней части судна, и транспорт потонул. Однако позже выяснилось, что это был не транспорт, а финское сторожевое судно «Уиско», бывший рыболовный траулер «Келтик» (219 брт). Его командир старший лейтенант Саандхольм и 19 членов экипажа погибли.

18 сентября торпедоносец Ил-4 с 7 ч. 25 м. до 12 ч. 35 м. летал на поиск кораблей противника в Финском и Рижском заливах и Балтийском море. В 9 ч. 23 м. экипаж обнаружил транспорт, стоявший на якоре в 6 милях юго-восточнее о. Осмусаар. Не атакуя его, торпедоносец пошел дальше, но больше корабли противника ему не попадались, и тогда в 11 ч. 10 м. экипаж сбросил торпеду с высоты 30 м над портом

Пярну. Взрыва торпеды экипаж не наблюдал. При возвращении самолет был безуспешно обстрелян с о. Большой Тютерс.

Второй Ил-4 в этот день также летал с 14 ч. 25 м. до 19 ч. 48 м. на поиск кораблей противника в Финском заливе и Балтийском море, но ничего не обнаружил и в 17 ч. 35 м. с высоты 30 м сбросил торпеду над портом Виндава. Взрыва торпеды экипаж не наблюдал.

20 сентября два торпедоносца Ил-4 в 4 ч. 15 м. и в 4 ч. 30 м. вылетели на поиск кораблей противника в Балтийском море и Финском заливе. Ил-4 под управлением старшего лейтенанта Чернышева в 7 ч. 08 м. в 12 милях западнее маяка Кыпу на о. Даго с высоты 30 м и дистанции 1,5—2 каб. сбросил торпеду по транспорту в 2500 т, шедшему курсом 30°. Экипаж сфотографировал взрыв торпеды в кормовой части судна, от которого оно потонуло.

Второй Ил-4, пилотируемый капитаном Васильевым, в 6 ч. 15 м. в 11,5 милях юго-восточнее маяка Юссарэ атаковал транспорт в 5000 т, шедший под охраной двух сторожевых кораблей и двух тральщиков курсом 100°. По донесению летчика, торпеда взорвалась в кормовой части судна, и транспорт потонул. При атаке и на отходе самолет был безуспешно обстрелян зенитным огнем с кораблей прикрытия.

Подтверждений потопления этих транспортов 20 сентября не найдено.

23 сентября два торпедоносца Ил-4 вылетели в 4 ч. 30 м. и в 4 ч. 42 м. на поиск кораблей противника в Балтийском море. Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом Бунимовичем, в 7 ч. 13 м. в 13,5 милях западнее маяка Акменрагс (ш. = 56°49'; д. = 20°40') с высоты 30 м и дистанции 2,5 каб. выпустил торпеду по транспорту противника в 6000 т, шедшему курсом 20° в охранении двух сторожевых кораблей. По донесению летчика, торпеда взорвалась в кормовой части судна, и транспорт потонул. Самолет был безуспешно обстрелян сильным зенитным огнем с транспорта и кораблей охранения. В 9 ч. 50 м. Ил-4 приземлился на аэродром Лавенсаари. И в этом случае подтверждений гибели судна не найдено.

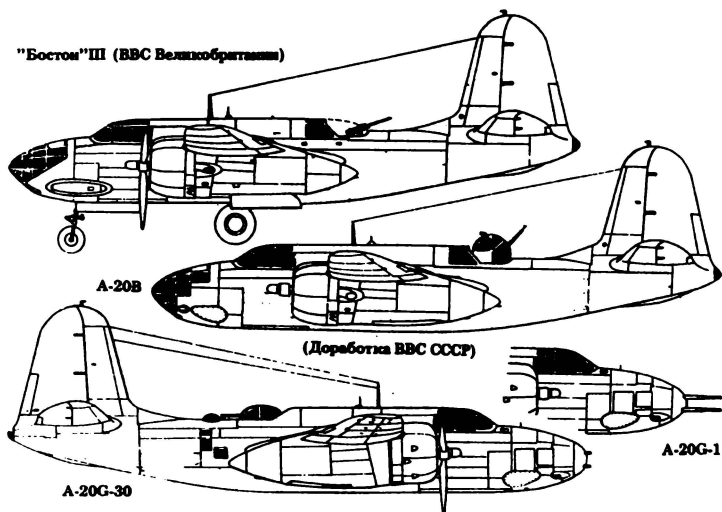
Второй Ил-4 из-за неисправности матчасти в 7 ч. 10 м. сбросил торпеду в шхерах Чэкарсфьорда и возвратился из полета в 9 ч. 40 м. на свой аэродром Новая Ладога.

26 сентября три торпедоносца Ил-4 летали на поиск кораблей противника в Балтийском море. Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом Бунимовичем, вылетевший в 9 ч. 52 м., в 13 ч. 03 м. обнаружил в Балтийском море в 18 милях западнее маяка Овизи два миноносца, шедших курсом 60°. В 13 ч. 08 м. в порту Виндава Бунимович обнаружил пять сторожевых кораблей и семь сторожевых катеров, а в 13 ч. 13 м. в 28 милях юго-западнее того же порта — транспорт, шедший курсом 180°. В 13 ч. 15 м. экипаж Бунимовича в 15 милях западнее Виндавы с высоты 20 м и дистанции 2,5 каб. выпустил торпеду по транспорту противника в 8000 т, шедшему курсом 25°. По донесению летчика, торпеда взорвалась в средней части судна, и транспорт потонул. Момент гибели транспорта был сфотографирован экипажем. Им оказался транспорт «Хильдегард» («Hildegard») вместимостью 1287 брт.

Второй торпедоносец Ил-4 вылетел на поиск в 10 ч. 00 м. под прикрытием четырех истребителей Як-7 21-го иап, которые сопровождали его до 11 ч. 00 м. от аэродрома Каменка до Лавенсаари. В 10 ч. 51 м. с аэродрома Лавенсаари вылетели четыре истребителя Ла-5 3-го иап и прикрывали полет Ил-4 до о. Пыхя Ухти. Но из-за дождя и плохой видимости торпедоносец возвратился с меридиана порта Порвоо и в 12 ч. 50 м. сел на свой аэродром с торпедой.

Третий Ил-4, вылетевший в 14 ч. 11 м. без прикрытия, из-за ясной погоды в районе о. Большой Тютерс возвратился и в 15 ч. 45 м. сел с торпедой на свой аэродром.

29 сентября три торпедоносца Ил-4 и один торпедоносец А-20Ж с 4 ч. 10 м. до 5 ч. 00 м. поодиночке вылетали на поиск вражеских кораблей в Балтийском море. Самолет А-20Ж, пилотируемый майором И.Н. Пономаренко, в 6 ч. 38 м. в 11,5 милях северо-западнее порта Виндава с высоты 40 м и дистанции 3,5 каб. сбросил торпеду по транспорту противника в 5000 т, шедшему курсом 360°. По донесению экипажа, торпе-



Бомбардировщик «Бостон», поставляемый в Советский Союз США по ленд-лизу

да взорвалась в кормовой части судна, и транспорт потонул, безуспешно обстреляв самолет зенитным огнем. Момент гибели судна был сфотографирован. Однако подтверждения гибели судна так и не найдены. Как видим, началось использование «Бостонов» в качестве торпедоносцев.

Один из самолетов Ил-4 из-за плохой видимости возвратился от о. Гогланд на свой аэродром.

Второй Ил-4 в 7 ч. 15 м. в 12,5 милях юго-западнее маяка Ристна на о. Даго с высоты 30 м и дистанции 2,5—3 каб. безуспешно атаковал транспорт противника в 7000 т, шедший курсом 30°.

Третий Ил-4 в 8 ч. 00 м. в 4 милях западнее маяка Флэчман (в южной части Оландского моря) с высоты 30 м и дистанции 3,5 каб. безуспешно атаковал транспорт противника в 3500 т, шедший курсом 15°. Судно в момент атаки резким поворотом уклонилось от торпеды.

Четыре истребителя Ла-5 3-го гиап с 9 ч. 15 м. до 13 ч. 53 м прикрывали возвращавшиеся торпедоносцы от о. Лавенсаари до аэродрома Каменка.

30 сентября два торпедоносца Ил-4 и один А-20Ж с 4 ч. 15 м. до 4 ч. 35 м. вылетели поодиночке на поиск кораблей противника в Балтийском море. Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом П.А. Колесником, в 6 ч. 36 м. в западной части Финского залива в 14,5 милях северо-западнее маяка Пакри с высоты 25 м и дистанции 2 каб. сбросил торпеду по неприятельскому танкеру в 7000 т, шедшему курсом 50°. По донесению летчика, торпеда взорвалась в средней части судна, и через 4—5 минут танкер потонул.

Самолет А-20Ж, пилотируемый капитаном Н.Г. Константином, в 7 ч. 10 м. в северной части Балтийского моря в 31 миле юго-западнее маяка Вильзанди с высоты 30 м и дистанции около 3 каб. выпустил торпеду по транспорту противника в 3000 т, шедшему курсом 10°. По донесению экипажа, торпеда взорвалась в кормовой части судна, и через 5—6 минут транспорт потонул. Второй Ил-4 (летчик — старший лейтенант Ю.Э. Бунимович) в 8 ч. 00 м. в 13 милях западнее маяка Ужава с высоты 30 м и дистанции около 2 каб. выпустил торпеду по танкеру противника в 8000 т. По донесению летчика, торпеда взорвалась в кормовой части судна, и через полминуты танкер потонул. Результаты всех атак летчики сфотографировали.

Однако из всех атакованных судов зарубежные данные подтверждают лишь потопление Бунимовичем малого транспорта «Цюльхов-17» («Zulehow-17») вместимостью 396 брт.

1 октября два торпедоносца Ил-4, действуя поодиночке, с 6 ч. 40 м. до 12 ч. 43 м. летали на поиск кораблей противника на его коммуникациях в северной части Балтийского моря. Один из самолетов в 9 ч. 50 м. в 15 каб. южнее о. Лемланд (ш. = 59°57'; д. = 20°12') обнаружил пять транспортов противника без хода и безуспешно атаковал один из них торпедой. Второй Ил-4, пилотируемый капитаном Г.Д. Васильевым, в 10 ч. 25 м. в 18 милях к западу от маяка Ужава (ш. = 57°12';

д. = $20^{\circ}52'$) атаковал торпедой транспорт противника в 3000 т, шедший курсом 170° со скоростью 6—8 узлов. Транспорт потонул в течение 5 минут. Во время атаки самолеты были обстреляны огнем зенитных автоматов с транспортов.

На самом деле капитан Васильев промазал (или слукавил про «5 минут»)¹.

2 октября два торпедоносца А-20Ж и один Ил-4, действуя поодиночке, с 4 ч. 12 м. до 11 ч. 00 м. летали для крейсерства на коммуникациях противника в северной части Балтийского моря. А-20Ж, пилотируемый старшим лейтенантом Пресняковым, в 7 ч. 00 м. в Ирбенском проходе (ш. = $57^{\circ}50'$; д. = $22^{\circ}15'$) выпустил торпеду по транспорту противника в 3000 т, шедшему курсом 90° со скоростью 6—8 узлов. Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды в транспорт, который потонул в течение 5 минут. Второй А-20Ж в 7 ч. 00 м. к западу от Ирбенского прохода (ш. = $57^{\circ}43'$; д. = $20^{\circ}35'$) атаковал торпедой транспорт противника в 4000 т, шедший курсом 10° со скоростью 6 узлов, но торпеда не пошла. Ил-4 в 8 ч. 22 м. в 13 милях юго-восточнее маяка Богшер (ш. = $59^{\circ}19'$; д. = $20^{\circ}35'$) обнаружил и безуспешно атаковал торпедой транспорт противника в 1000 т без хода.

Увы, опять нет подтверждения потопления и та же песенка про «пять минут».

5 октября два торпедоносца Ил-4 и один А-20Ж, действуя поодиночке, с 6 ч. 58 м. до 14 ч. 40 м. летали на поиск кораблей противника в Балтийском море. В 10 ч. 13 м. Ил-4, пилотируемый капитаном Чернышевым, в 50 милях к западу от пролива Созлавэйн (ш. = $58^{\circ}38'$; д. = $21^{\circ}00'$) обнаружил два транспорта в охранении двух сторожевых кораблей, шедших курсом 180° со скоростью 8 узлов. Самолет атаковал транспорт в 8000 т и наблюдал взрыв торпеды в кормовой части судна, которое потонуло через 5 минут.

¹ Про 5 минут автор вовсе не ерничает. Интересующиеся могут почитать мемуары о торпедировании транспортов западных конвоев. Транспорт тонул и час, и два, а то и целые сутки, причем, получив не 45-см авиационную, а 53-см лодочную торпеду, а то и несколько. А тут все как на подбор — 5 минут. Просто самолет дольше в радиусе потопления не мог находиться.

Второй Ил-4 в 11 ч. 20 м. в западной части Ирбенского прохода обнаружил и атаковал транспорт в 3000 т, но торпеда зарылась в грунт.

А-20Ж, пилотируемый старшим лейтенантом Волковым, в 13 ч. 07 м. в Рижском заливе в 15 милях северо-западнее Усть-Двинска обнаружил конвой противника в составе двух транспортов по 3000 т, миноносца и трех сторожевых кораблей. Конвой прикрывали два самолета Ме-110. Наш торпедоносец атаковал один из транспортов. Экипаж отметил взрыв торпеды в кормовой части судна, но погружения транспорта не наблюдал, так как самолет был обстрелян сильным зенитным огнем с кораблей и атакован истребителями противника, от которых уклонился, уйдя в облака.

Все то же: никаких подтверждений и те же «пять минут».

6 октября два торпедоносца А-20Ж, действуя поодиночке, с 14 ч. 17 м. до 19 ч. 53 м. летали на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском море. Один из самолетов возвратился из-за плохой погоды из района маяка Мохни и сел на свой аэродром с торпедой. Другой самолет, пилотируемый старшим лейтенантом Гепнером, в 16 ч. 50 м. в Рижском заливе севернее мыса Мерсрагс обнаружил три транспорта противника, шедшие в строе кильватера курсом 320° со скоростью 6 узлов. Самолет атаковал транспорт в 3000 т. По донесению летчика, торпеда взорвалась в кормовой части судна, и оно начало погружаться, но полного потопления транспорта экипаж не видел из-за плохих метеоусловий. Подтверждения потопления транспорта нет, хорошо хоть, что нет песенки про «пять минут».

Четыре истребителя Як-7 21-го иап прикрывали перелет торпедоносцев с аэродрома Каменка до о. Лавенсаари с 14 ч. 21 м. до 15 ч. 05 м.

7 октября шесть торпедоносцев 1-го гмтап, действуя поодиночке, с 6 ч. 44 м. до 15 ч. 05 м. летали на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском море. Один А-20Ж из-за неисправности матчасти сбросил торпеду на лес

в районе станции Райккюля и при посадке на аэродром был поврежден.

Другой торпедоносец, Ил-4, в 10 ч. 25 м. в 11 милях западнее порта Виндава обнаружил и пытался атаковать вражеский транспорт водоизмещением более 10 000 т, шедший курсом 30° со скоростью 8—10 узлов, но торпеда не пошла.

Еще один Ил-4, пилотируемый младшим лейтенантом М.М. Ениным, в 11 ч. 02 м. в 19 милях севернее маяка Тахкуна обнаружил транспорт в 4000 т, два сторожевых корабля и два сторожевых катера. Конвой шел курсом 340° со скоростью 6—8 узлов. Преодолев огонь зенитных автоматов, самолет атаковал транспорт торпедой. Экипаж сфотографировал попадание торпеды, но фотоснимок не подтвердил потопление транспорта.

Торпедоносец, пилотируемый капитаном Н.И. Победкиным, в 11 ч. 15 м. в 75 каб. северо-западнее маяка Акменрагс обнаружил и успешно атаковал транспорт в 3000 т, шедший в охранении двух сторожевых катеров курсом 10° со скоростью 6—7 узлов. Транспорт потонул в течение 3—4 минут. Предположительно это был «Орион» водоизмещением 2600 т. Самолет был безуспешно обстрелян огнем зенитных автоматов с транспорта и катеров.

Торпедоносцы А-20Ж и Ил-4, вылетевшие в 11 ч. 08 м. и в 12 ч. 20 м., из-за плохих метеоусловий возвратились из района Гогланд — Лавенсаари на свой аэродром с торпедами.

Полет последнего самолета Ил-4 до о. Сескар прикрывали два истребителя Як-7.

10 октября был неудачный день, а может, летчики побоялись рассказать про «пять минут». В этот день пять торпедоносцев Ил-4 и А-20Ж, действуя поодиночке, с 5 ч. 04 м. до 12 ч. 35 м. летали в Балтийском море на коммуникациях противника. Один Ил-4 возвратился из района о. Сескар из-за плохой погоды и сбросил торпеду в Сестрорецкий Разлив.

Самолет А-20Ж в 8 ч. 30 м. в 17,5 милях западнее Либавы обнаружил пять транспортов водоизмещением от 3000 до 7000 т, шедших в строе кильватера в охранении сторожевых

кораблей и двух самолетов Ме-109. Конвой шел курсом 360° со скоростью 6—8 узлов. Самолет атаковал торпедой один из транспортов, но тот успел резко отвернуть, и торпеда прошла мимо.

Другой самолет Ил-4 в 8 ч. 40 м. в 22 милях к северо-западу от маяка Овизи обнаружил и безуспешно атаковал транспорт противника в 3000 т, шедший курсом 20° со скоростью 4—5 узлов.

Самолет А-20Ж, вылетевший в 5 ч. 48 м., из полета не возвратился. Последний самолет А-20Ж в 9 ч. 43 м. в районе о. Пыхя Ухти обнаружил и безуспешно атаковал транспорт в 3000 т, шедший курсом 210° со скоростью 5 узлов. Торпеда предположительно зарылась в грунт из-за малой глубины в месте атаки.

Два торпедоносца А-20Ж и два Ил-4, действуя поодиночке, с 22 ч. 10 м. 13 октября до 11 ч. 04 м. 14 октября крейсировали на коммуникациях противника в Балтийском море. Самолет, пилотируемый капитаном Константюком, в 1 ч. 45 м. в 37 милях к северо-западу от маяка Овизи (ш. = $57^\circ 50'$; д. = $20^\circ 40'$) обнаружил и успешно атаковал торпедой танкер в 5000 т, шедший курсом 10° со скоростью 4—5 узлов. Экипаж наблюдал потопление танкера через 5—6 минут после взрыва. Пролетая в районе о. Найссаар, самолет был безуспешно обстрелян огнем зенитных автоматов противника.

Один Ил-4 в средней части Балтийского моря кораблей и транспортов противника не обнаружил и в 3 ч. 10 м. сбросил торпеду в воду в Рижском заливе северо-восточнее м. Колкасагс. Второй Ил-4, летавший в северную часть Балтийского моря, также кораблей и транспортов не обнаружил и в 7 ч. 40 м. сбросил торпеду в море северо-западнее маяка Тахкуна.

Торпедоносец, пилотируемый старшим лейтенантом Самедовым, вылетевший в 3 ч. 52 м., из полета не вернулся, сообщив лишь в 8 ч. 35 м. радиোগраммой о потоплении им транспорта противника.

На самом деле в этот день ни одно судно противника потоплено не было.

15 октября два торпедоносца А-20Ж, действуя поодиночке, с 3 ч. 35 м. до 10 ч. 42 м. летали для крейсерства на коммуникациях противника в северной части Балтийского моря. Самолет, пилотируемый капитаном П.В. Летуновским, в 6 ч. 57 м. в 95 каб. к северо-западу от маяка Ристна (ш. = 59°00'; д. = 21°46') обнаружил и успешно атаковал торпедой транспорт в 1500 т, шедший курсом 210° со скоростью 4 узла. Транспорт потонул в течение 3—5 минут. На самом деле результат атаки был тот же, что и вчера, но есть упоминание про «пять минут».

Второй самолет кораблей противника не обнаружил и в 7 ч. 05 м. сбросил торпеду в воду в Ботническом заливе. При возвращении самолет был обстрелян огнем зенитных автоматов из района Кургальского полуострова и получил до 30 пробоин, один мотор был поврежден. Два истребителя Ла-5 4-го гиап с 10 ч. 38 м. до 10 ч. 51 м. прикрывали перелет самолета А-20Ж из района маяка Шепелевский до аэродрома.

18 октября один Ил-4 и один А-20Ж, действуя поодиночке, летали для крейсерства на коммуникациях противника в северной части Балтийского моря. Ил-4 в 5 ч. 06 м. из-за плохих метеоусловий сбросил торпеду в воду западнее банки Негрунд и возвратился на свой аэродром. А самолет А-20Ж (летчик — капитан Стрелецкий) в 7 ч. 30 м. к западу от маяка Сырве обнаружил и успешно атаковал торпедой транспорт в 6000 т, шедший курсом 5° со скоростью 6 узлов. Через 6 минут транспорт потонул.

Увы, результат тот же, но транспорт «потонул» уже за 6 минут.

19 октября три торпедоносца Ил-4, действуя поодиночке, с 3 ч. 36 м. до 4 ч. 07 м. летали для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море. Первый Ил-4 в 8 ч. 20 м. в 10,5 милях к юго-западу от Либавы обнаружил и безуспешно атаковал торпедой вражеский транспорт в 3000 т, шедший

курсом 200° со скоростью 6 узлов. При возвращении самолет сел в районе Старой Руссы.

Второй Ил-4, летавший в западную часть Балтийского моря и в район Оландских островов, кораблей противника не обнаружил и в 7 ч. 20 м. сбросил торпеду на поселок на о. Кумлинге в центральной части Або-Аландских шхер. Экипаж наблюдал в поселке взрыв и пожар. Самолет сел на аэродроме Максатиха (восточнее г. Бологое).

Третий Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом П.А. Колесником, в 7 ч. 18 м. в районе порта Уусикаупунки в Ботническом заливе (ш. = 60°55'; д. = 21°20') обнаружил и успешно атаковал торпедой транспорт в 6000 т, шедший курсом 180° со скоростью 4—6 узлов. Экипаж сфотографировал полное погружение транспорта в течение 4—5 минут. При возвращении самолет сел в районе поселка Пошехонье Вологодской области. Подтвержденных данных о потоплении транспорта в западных источниках нет.

20 октября торпедоносец А-20Ж, пилотируемый старшим лейтенантом Примаковым, с 7 ч. 04 м. до 11 ч. 25 м. летал на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском море. В 9 ч. 30 м. в 11 милях к западу от маяка Овизи (ш. = 57°33'; д. = 21°23') самолет обнаружил два неприятельских тральщика и успешно атаковал торпедой тральщик типа М-1, шедший курсом 15° со скоростью 6—8 узлов. Экипаж наблюдал полное погружение тральщика в течение 2—3 минут. Однако подтверждения этому в западных источниках нет.

21 октября два торпедоносца А-20Ж и один Ил-4, действуя поодиночке, с 9 ч. 20 м. до 17 ч. 02 м. летали для крейсера на коммуникациях противника в Балтийском море. А-20Ж, пилотируемый капитаном Меркуловым, в 14 ч. 01 м. на Западном Гогландском плесе в 3 милях восточнее маяка Родшер (ш. = 59°59'; д. = 26°47') обнаружил четыре транспорта, четыре сторожевых корабля и два сторожевых катера, шедших курсом 320° со скоростью 8 узлов в строе двух кильватерных колонн. Конвой прикрывали один Ме-109 и один

Ме-110. Преодолев сопротивление зенитной артиллерии противника, А-20Ж потопил торпедой концевой транспорт в 1500 т. Но подтверждения этому нет.

Позднее самолеты Як-9 15-го рап в 5 милях юго-восточнее и в 7 милях южнее маяка Родшер обнаружили только три транспорта и три сторожевых корабля, шедшие на юг.

Второй торпедоносец А-20Ж в 14 ч. 45 м. в устье Финского заливе севернее острова Даго (ш. = 59°30'; д. = 22°45') обнаружил два тральщика, а в 20 каб. к западу от них — четыре транспорта, шедшие курсом 90° со скоростью 6 узлов под прикрытием двух истребителей Ме-110. Торпедоносец безуспешно атаковал торпедой тральщик противника типа М-117 в 600 т.

Торпедоносец Ил-4 на своем маршруте не обнаружил кораблей и транспортов противника и сбросил торпеду в воду в районе маяка Ристна.

Восемь истребителей Як-7 и четыре Ла-5, действуя парами, с 9 ч. 33 м. до 16 ч. 55 м. прикрывали полеты торпедоносцев от аэродрома Каменка до средней части Финского залива и обратно.

24 октября три торпедоносца А-20Ж и два Ил-4, действуя поодиночке, с 7 ч. 25 м. до 14 ч. 30 м. летали для крейсёрства на коммуникациях противника в Балтийском море. Самолет А-20Ж в 9 ч. 10 м. в центральной части Финского залива в 30 каб. к северо-востоку от башни Лорбинеем обнаружил и безуспешно атаковал торпедой большую сухогрузную баржу, шедшую на буксире курсом 240° со скоростью 3—4 узла.

Один Ил-4 в 11 ч. 30 м. в 11 милях к северо-западу от маяка Ристна обнаружил и безуспешно атаковал шхуну в 200 т, стоявшую на месте и в момент атаки давшую ход.

Торпедоносец А-20Ж в 11 ч. 46 м. на Западном Гогландском плесе в 68 каб. к югу от маяка Тийскерн обнаружил и безуспешно атаковал торпедой самоходную баржу в 600—700 т, шедшую курсом 350° со скоростью 4 узла.

Самолет Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом А.З. Большаковым, в 12 ч. 36 м. в устье Финского залива в

70 каб. к югу от о. Руссарэ (ш. = $59^{\circ}39'$; д. = $22^{\circ}55'$) обнаружил и успешно атаковал торпедой транспорт в 6000 т, шедший курсом 5° со скоростью 4—6 узлов. По донесению экипажа, транспорт затонул в течение 4—5 минут. Однако подтверждения этому нет.

Последний А-20Ж в 13 ч. 15 м. в 10 милях к северу от маяка Ристна обнаружил и безуспешно сбросил торпеду на транспорт в 3000—4000 т, шедший курсом 210° со скоростью 7—8 узлов.

25 октября торпедоносец Ил-4 с 11 ч. 14 м. до 16 ч. 27 м. летал для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море. В 13 ч. 50 м. в 22 милях к западу от о. Эзель летчик капитан Чернышев обнаружил и успешно атаковал торпедой транспорт в 3000 т, шедший под охраной двух сторожевых кораблей курсом 30° со скоростью 6 узлов. С воздуха транспорт прикрывал истребитель Ме-110, который дважды безуспешно атаковал наш торпедоносец. Подтверждения потопления нет.

27 октября торпедоносец А-20Ж вылетел в 6 ч. 03 м. для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море. В 9 ч. 15 м. в 16 милях северо-восточнее маяка Риксгефт (ш. = $55^{\circ}05'$; д. = $18^{\circ}30'$) он обнаружил два миноносца, два сторожевых корабля и два торпедных катера противника, шедшие в строе кильватера со скоростью 18 узлов. Самолет атаковал торпедой миноносец. Из-за сильного зенитного огня вражеской корабельной артиллерии наш торпедоносец сразу же ушел в облака и результатов атаки не видел. В 15 ч. 55 м. он сел на аэродром Новинка. Понятно, что потопление или повреждение миноносца давно было бы зафиксировано историками, так что и эта атака была безрезультатна.

1 ноября два торпедоносца А-20Ж и один Ил-4, действуя поодиночке, с 7 ч. 49 м. до 16 ч. 59 м. летали для крейсерства в Балтийском море. Торпедоносец А-20Ж, пилотируемый капитаном П.В. Летуновским, в 20 милях к северо-западу от Либавы в 10 ч. 55 м. потопил транспорт противника в 12 000 т, шедший курсом 12° в охранении двух сторожевых кораблей.

По донесению экипажа, торпеда попала в среднюю часть судна, и транспорт потонул. На самом деле был потоплен пароход «Мариенбург» вместимостью 1322 брт.

На обратном пути в 12 ч. 20 м. в 10 км западнее станции Тапа с бреющего полета Летуновский обстрелял пулеметным огнем железнодорожный эшелон (45 вагонов), шедший на восток.

Другой А-20Ж в 15 ч. 15 м. в 11 милях к северо-западу от Виндавы обнаружил и безуспешно атаковал торпедой сторожевой корабль противника, шедший курсом 210°.

Самолет Ил-4 в 15 ч. 27 м. в районе Либавы безуспешно атаковал торпедой транспорт, шедший курсом 310°. В районе маяка Порккалан Каллбода самолет был обстрелян зенитной артиллерией и автоматами с транспорта и сторожевого корабля противника.

На следующий день, 2 ноября, три торпедоносца А-20Ж и один Ил-4, действуя поодиночке, с 7 ч. 37 м. до 16 ч. 06 м. летали для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море и западной части Финского залива. А-20Ж, пилотируемый капитаном Константюком, в 10 ч. 05 м. в 18 милях северо-западнее о. Эзель потопил транспорт в 10 000 т, шедший курсом 25°. Экипаж самолета наблюдал взрыв торпеды в кормовой части судна и резкий крен на правый борт. Подтверждения этому нет.

Другой А-20Ж в 14 ч. 40 м. в районе Палдиски обнаружил и безуспешно атаковал торпедой транспорт, шедший курсом 25°.

Третий А-20Ж в 17 ч. 30 м. из-за потери ориентировки произвел вынужденную посадку на аэродроме Будогощь.

Самолет Ил-4 из-за плохой погоды возвратился на свой аэродром с торпедой.

Затем наступила полоса плохой погоды, самолеты-торпедоносцы почти ежедневно вылетали на крейсерство, но безуспешно. Характерный пример: 16 ноября три Ил-4 и два А-20Ж, действуя поодиночке, с 5 ч. 25 м. летали для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море. Ил-4,

вылетевший в 5 ч. 25 м., из полета не вернулся, и принятые меры для его поиска результатов не дали. Два других Ил-4, вылетевших в 5 ч. 45 м. и 11 ч. 27 м., и один А-20Ж, вылетевший в 10 ч. 14 м., из-за тумана и дождя к 12 ч. 42 м. вернулись на свой аэродром с торпедами. Последний А-20Ж, летавший с 10 ч. 30 м. до 16 ч. 20 м., кораблей противника не обнаружил и в 9 милях к северо-востоку от банки Неугрунд сбросил торпеду в воду и возвратился на свой аэродром.

Исчезнувший Ил-4 пилотировал старший лейтенант А.И. Разгонин. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 г. ему посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. Позже выяснилось, что его самолет потерпел аварию, а летчик попал в плен.

Лишь 17 ноября три торпедоносца, действуя поодиночке, с 7 ч. 05 м. до 12 ч. 53 м. летали для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море. Один А-20Ж, пилотируемый капитаном Стрелецким, в 20 милях северо-западнее Либавы в 10 ч. 40 м. успешно атаковал торпедой и потопил транспорт в 4000 т, шедший курсом 170° в охранении двух сторожевых кораблей и двух истребителей Ме-109. На самом деле торпеда прошла мимо. Наш торпедоносец был безуспешно обстрелян огнем зенитной артиллерии с кораблей противника и атакован самолетами прикрытия.

Другой А-20Ж, вылетевший в 7 ч. 05 м., из-за дождя и сильного ветра вернулся на свой аэродром. Торпеду он сбросил в районе о. Малый Тютерс.

Третий торпедоносец, вылетевший в 7 ч. 26 м., также из-за плохой погоды возвратился и сел на свой аэродром с торпедой.

Новых успехов до конца года нашим торпедоносцам достичь не удалось. Приведу типичный пример. 27 ноября три торпедоносца А-20Ж и один Ил-4 летали для крейсерства в Балтийском море и Финском заливе. Один А-20Ж из полета не возвратился, и поиски самолета успехом не увенчались. Другой самолет А-20Ж возвратился из района Кронштадта из-за неисправности матчасти и сел на свой аэродром с тор-

педой. Третий торпедоносец А-20Ж крейсировал в западной части Финского залива, но вражеских судов не обнаружил и в районе о. Даго сбросил 20 тысяч листовок, после чего сел с торпедой на своем аэродроме. Торпедоносец Ил-4 пролетел по маршруту Лавенсаари — Хельсинки — о. Прангли — Нарвская губа, но противника не обнаружил и сел на своем аэродроме с торпедой. В районе Хельсинки самолет сбросил 30 тысяч листовок.

Всего в 1943 г. летчики 1-го гвардейского мтап произвели 229 вылетов с торпедами, 99 из которых закончились атаками и сбросом торпед. Летчики доложили о потоплении 46 вражеских кораблей и транспортов¹. За личную отвагу, боевые успехи и нанесение врагу большого урона многие летчики были награждены орденами и медалями, несколько человек удостоены звания Героя Советского Союза. Среди них Г.Д. Васильев, А.И. Разгонин, А.П. Чернышев и другие.

В 1943 г. авиация Балтийского флота была единственной силой, способной действовать на вражеских коммуникациях, поскольку ни одной подводной лодке не удалось прорваться через минные и сетевые заграждения противника в Финском заливе.

Несмотря на это, командование Балтийского флота по-прежнему практиковало нецелевое использование торпедоносцев, что могло иметь хоть какое-то оправдание в 1941 г., но было совершенно недопустимо в 1943 г. По-прежнему торпедоносцы не отправлялись к кромке шведских территориальных вод, где шел основной поток транспортов, перевозивших войска, оружие и железную руду.

¹ Боевая летопись Военно-морского флота 1943. М.: Воениздат, 1993. С. 373.

Глава 3

ПЕРЕЛОМ

Новый 1944 г. 1-й гвардейский минно-торпедный авиаполк встретил на аэродроме Каменка под Ленинградом. К этому времени в составе полка имелось девять самолетов Ил-4 (ДБ-3Ф), три самолета ДБ-3 и тринадцать «Бостонов» А-20Ж, из них три «Бостона» были неисправны.

22 октября 1943 г. приказом наркома ВМФ был сформирован еще один минно-торпедный авиаполк, получивший № 51. Боевую подготовку полк проходил на аэродроме Новая Ладога. 20 декабря 1943 г. 51-й мтап был включен в 8-ю минно-торпедную дивизию Балтийского флота.

К 1 января 1944 г. на аэродроме Приютино дислоцировались два самолета 51-го мтап — Ил-4 и А-20Ж. Первым командиром 51-го мтап стал майор В.М. Кузнецов.

9 и 11 января 1944 г. самолет А-20Ж 1-го гмтап летал на крейсерскую операцию в Балтийское море, но из-за неблагоприятных метеоусловий возвратился на аэродром с торпедой.

15 января два самолета Ил-4 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийский залив. У одного самолета в районе Кронштадта заглох мотор, и он был вынужден вернуться, второй же самолет из-за высокой облачности и отсутствия истребительного прикрытия возвратился из района о. Гогланд. Самолеты сели на своем аэродроме с торпедами.

Выполняя директиву наркома ВМФ об активизации действий подводных лодок и авиации на коммуникациях противника в Балтийском море, минно-торпедная авиация флота с 15 февраля 1944 г. возобновила и активизировала крейсерские операции самолетов-торпедоносцев.

Четыре торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап 15 февраля с 10 ч. 07 м. до 16 ч. 45 м. поодиночке производили крейсер-

ские полеты в Балтийском море и в Финском заливе. Один из них, пилотируемый капитаном Стрелецким, в 11 ч. 40 м. в точке с координатами ш. = 59°32'; д = 23°57' с дистанции 600 м атаковал транспорт противника водоизмещением в 3000 т, шедший курсом 110° со скоростью 6—8 узлов. Торпеда взорвалась в кормовой части транспорта, который в течение 10 минут затонул. По «Справочнику потерь...», водоизмещение транспорта 2000 т, но подтверждения потопления в иностранных источниках нет.

Второй А-20Ж в 14 ч. 48 м. в точке с координатами ш. = 59°33'; д. = 27°00' пытался атаковать неприятельский тральщик, однако истребители противника вынудили наш самолет прекратить атаки и уйти в облачность, в 16 ч. 22 м. торпедоносец с торпедой вернулся на свой аэродром.

Третий А-20Ж в 14 ч. 50 м. в районе о. Прангли (ш. = 59°38'; д. = 25°09') атаковал транспорт водоизмещением в 3000 т, шедший в охранении двух сторожевых кораблей, но торпеда прошла мимо. Четвертый торпедоносец также безрезультатно выпустил торпеду по стоявшему на месте (ш. = 59°41'; д. = 26°28') транспорту в 3000 т, торпеда прошла в 20 м от кормы транспорта.

17 февраля два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап производили крейсерские полеты в западной части Финского залива, но из-за неблагоприятных метеоусловий поиск кораблей противника прекратили и возвратились с торпедами на свой аэродром. На следующий день, 18 февраля, в 9 ч. 02 м. в крейсерство вылетел торпедоносец А-20Ж. Пролетев по маршруту о. Лавенсаари — мыс Ристна — район порта Либава — Ирбенский проход — о. Найссаар — Кургальский полуостров, экипаж кораблей противника не обнаружил и в 12 ч. 00 м. принял решение сбросить торпеду 45—36АН на маяк Колкасрагс, однако взрыва торпеды экипаж не видел, и в 14 ч. 12 м. самолет вернулся на аэродром.

Второй А-20Ж в 9 ч. 50 м. вылетел по маршруту о. Гогланд — о. Найссаар — полуостров Сворбе — Ирбенский проход — мыс Колкасрагс — Рига — южное побережье Финско-

го залива — Кургальский полуостров и также не обнаружил неприятельских кораблей. Тогда в 13 ч. 00 м. в Рижском заливе в точке с координатами ш. = 58°01'; д. = 24°03' экипаж сбросил торпеду в воду, но взрыва не наблюдал.

Третий торпедоносец Ил-4 в 12 ч. 32 м. в 16 милях западнее о. Осмусаар безрезультатно атаковал вражеский транспорт водоизмещением 3000 т. Торпеда, пройдя 100 м по направлению к цели, выскочила из воды и затем потонула.

Четвертый самолет А-20Ж в 14 ч. 25 м примерно в 11 милях западнее о. Найссаар с дистанции 800 м атаковал транспорт противника в 3000 т, шедший курсом 190° со скоростью 4—5 узлов. В этот момент транспорт отвернул вправо, экипаж самолета следа торпеды не наблюдал.

Пятый А-20Ж в 14 ч. 55 м. примерно в том же районе безрезультатно атаковал транспорт противника в 3000 т, но следа торпеды экипаж не видел.

19 февраля три торпедоносца 1-го гмтап (один Ил-4 и два А-20Ж) с 8 ч. 30 м. до 11 ч. 32 м крейсировали в западной части Финского залива. Ил-4 в 10 ч. 10 м. у о. Прангли с дистанции 600 м безрезультатно атаковал транспорт противника в 3000 т. Торпеда, пройдя 300 м, резко отвернула влево на 15—20 и прошла в 10—15 м за кормой транспорта. В это же время Ил-4 обнаружил еще один транспорт в 5000 т. А два торпедоносца А-20Ж из-за неблагоприятных метеоусловий возвратились из районов Сескара и Котлина на свой аэродром.

20 февраля пять торпедоносцев 1-го гмтап с 9 ч. 09 м. до 15 ч. 55 м. поодиночке летали на крейсерские операции в западной части Финского залива. Один из них — А-20Ж — в 10 ч. 35 м. у о. Прангли атаковал транспорт, стоявший там на мели с 1941 г. Торпеда, не дойдя до цели, зарылась в грунт.

Второй торпедоносец Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом Колесником, в 12 ч. 40 м. в 8 милях северо-западнее о. Кэрри в точке с координатами ш. = 59°47'; д. = 24°50' с дистанции 800 м атаковали транспорт противника в 5000 т, шедший курсом 30° в охранении двух сторожевых кораблей и сторожевого катера впереди и трех сторожевых кораблей за

кормой транспорта. Торпеда попала в кормовую часть транспорта, и он через 5 минут затонул с креном на правый борт и дифферентом на корму. «Справочник потерь...» подтверждает это потопление, однако название транспорта не установлено. Во время атаки самолет был обстрелян сильным огнем зенитной артиллерии и автоматов кораблей охранения.

Остальные три А-20Ж, летавшие по маршруту о. Гогланд — полуостров Ханко — о. Найссаар — о. Прангли — о. Большой Тютерс, целей не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

22 февраля два торпедоносца Ил-4 и А-20Ж 1-го гмтап с 9 ч. 14 м. до 10 ч. 20 м. летали на крейсерство в западной части Финского залива, но из-за ясной солнечной погоды самолеты, не имевшие истребительного сопровождения, возвратились с торпедами на свой аэродром.

24 февраля самолет А-20Ж 1-го гмтап в 6 ч. 07 м. вылетел на крейсерство в западную часть Финского залива до меридиана о. Осмусаар, но из-за безоблачной погоды и отсутствия истребительного прикрытия возвратился с торпедой на свой аэродром.

26 февраля торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап с 6 ч. 15 м. до 9 ч. 35 м. крейсировал в западной части Финского залива. В 8 ч. 01 м. в районе маяка Ристна (ш. = 59°00'; д. = 21°52') он атаковал с высоты 35 м неприятельский транспорт в 3000 т, шедший в охранении сторожевого корабля курсом 30 со скоростью 1—2 узла. Однако сброшенная торпеда не пошла. В 8 ч. 30 м. самолет обнаружил в районе о. Найссаар вражеский корабль, но экипаж не смог его идентифицировать.

27 февраля три торпедоносца А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап с 5 ч. 24 м. до 11 ч. 10 м. поодиночке летали на крейсерство в Балтийское море. Один А-20Ж, пилотируемый капитаном Стрелецким, в 8 ч. 40 м. западнее порта Виндава (ш. = 57°25'; д. = 20°50') с высоты 40 м и дистанции 500 м атаковали транспорт противника в 5000 т, шедший без охранения курсом 60° со скоростью 4—6 узлов. Торпеда попала в среднюю

часть транспорта, и тот, накренившись на правый борт, стал быстро погружаться.

Во время атаки самолет был обстрелян с транспорта огнем зенитной артиллерии и автоматов. Летчик Стрелецкий был тяжело ранен в ногу, поэтому экипаж принял решение не дожидаться окончательного погружения судна, а как можно скорее вернуться на свой аэродром. Несмотря на ранение, капитан Стрелецкий благополучно довел свой самолет на аэродром. А транспорт все-таки затонул. Им оказался «Монт Паскаль», и водоизмещение его составляло 13 870 т.

Второй А-20Ж в 9 ч. 10 м. в районе о. Найссаар с высоты 30 м и дистанции 400 м атаковал транспорт в 2000 т, шедший курсом 350° со скоростью 3 узла и без охранения. В момент сбрасывания торпеды транспорт увеличил ход и развернулся влево, и торпеда прошла в 10 м за его кормой.

Третий торпедоносец Ил-4 пролетел по маршруту о. Найссаар — о. Даго — Ирбенский проход — Аландские острова, но судов противника не обнаружил. Тогда экипаж сбросил торпеду на поселок Ряйжи на о. Даго и наблюдал ее взрыв в поселке.

28 февраля два торпедоносца А-20Ж и Ил-4 1-го гмтап поодиночке с 5 ч. 45 м. до 9 ч. 45 м. производили крейсерские полеты в Балтийском море.

А-20Ж, пилотируемый лейтенантом Гептнером, в 7 ч. 56 м. в районе о. Осмусаар (ш. = 59°22'; д. = 22°48') атаковал неприятельский транспорт в 7000 т, шедший курсом 40 со скоростью 7 узлов в охранении сторожевого корабля. Экипаж наблюдал взрыв торпеды в кормовой части транспорта, который затонул с дифферентом на корму. Однако, по «Справочнику потерь...», это потопление «не вполне достоверно».

Торпедоносец Ил-4 из-за неблагоприятных метеоусловий в районе о. Сескар возвратился с торпедой на свой аэродром.

29 февраля торпедоносцы Ил-4 и А-20Ж 1-го гмтап с 5 ч. 28 м. до 10 ч. 00 м. поодиночке крейсировали в Балтийском море.

Торпедоносец Ил-4, пилотируемый старшим лейтенантом Большаковым, в 7 ч. 12 м. севернее маяка Тахкуна в точке с координатами ш. = $59^{\circ}15'$; д. = $22^{\circ}30'$ атаковал транспорт противника в 2500 т, шедший без охранения курсом 75° со скоростью 3—4 узла. Торпеда попала в среднюю часть транспорта, который через 2—3 минуты затонул, но «не вполне достоверно». Самолет же из-за тумана в районе аэродрома вылета произвел посадку на армейском аэродроме Молосковицы.

Торпедоносец А-20Ж в районе мыса Юминда встретил густую дымку, поэтому возвратился и сел с торпедой на аэродром Лавенсаари. В 17 ч. 22 м. он перелетел на свой аэродром.

1 марта четыре А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап с 9 ч. 35 м. до 15 ч. 35 м. поодиночке крейсировали в Финском заливе. Ил-4 в 8 милях к северо-западу от о. Найссаар безрезультатно атаковал корабль противника. А четыре А-20Ж из-за неблагоприятных метеоусловий задание не выполнили и возвратились с торпедами на свой аэродром.

4 марта четыре торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап летали поодиночке на крейсерство в Балтийское море. С 8 ч. 45 м. до 9 ч. 20 м. два Ла-5 3-го гиап прикрывали выход торпедоносцев в Финский залив. В 11 ч. 10 м. один А-20Ж в районе порта Либава безрезультатно атаковал транспорт противника. Остальные три самолета из-за ясной погоды в Финском заливе не выполнили задания и возвратились с торпедами на свой аэродром. По той же причине один самолет 15-го орап, вылетевший с 8 ч. 03 м. на разведку южного побережья Финского залива до меридиана Таллина, в 9 ч. 06 м. возвратился на свой аэродром из района о. Большой Тютерс.

5 марта два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап летали на крейсерство в Финский залив, но из-за безоблачной погоды из района мыса Юминда-нина возвратились с торпедами на свой аэродром.

6 марта в 4 ч. 51 м. торпедоносец Ил-4 1-го гмтап с экипажем в составе старшего лейтенанта Колесника, младшего

лейтенанта Земенко, сержанта Кулемина и младшего сержанта Моисеева вылетел на крейсерство в Балтийское море. По неизвестной причине самолет на аэродром не возвратился.

7 марта два торпедоносца Ил-4 1-го гмтап с 4 ч. 40 м. до 10 ч. 20 м. крейсировали в Балтийском море. Один из них из-за отсутствия целей в 8 ч. 15 м. сбросил торпеду в Рижском заливе в точке с координатами ш. = 57°47'; д. = 23°45'. Другой самолет при полете за облаками отклонился от заданного маршрута и вышел в район Псковского озера, где встретил самолет противника. Избегая повторных встреч и потеряв время, необходимое для прибытия в Рижский залив к рассвету, самолет возвратился с торпедой на свой аэродром.

9 марта торпедоносец Ил-4 1-го гмтап в 22 ч. 05 м. вылетел на крейсерство в Балтийское море, но из-за неблагоприятных метеоусловий долетел только до меридиана порта Палдиски и в 23 ч. 35 м. повернул на свой аэродром.

17 марта два самолета А-20Ж 1-го гмтап с 8 ч. 41 м. до 10 ч. 55 м. поодиночке летали на крейсерство в Балтийское море. Один из них из-за неблагоприятных метеоусловий возвратился с торпедой на свой аэродром, другой же самолет по неизвестным причинам так и не вернулся.

18 марта два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап поодиночке летали на крейсерство в Балтийское море, но из-за неблагоприятных метеоусловий возвратились с торпедами на свой аэродром.

29 марта три А-20Ж 1-го гмтап вылетели для нанесения торпедного удара по кораблям противника. В губе Кунда они обнаружили 4 тральщика, 2 сторожевых корабля и 2 катера. Корабли шли курсом 45° в двух кильватерных колоннах. В 10 ч. 45 м. самолеты с высоты 40 м произвели строем фронта групповую торпедную атаку по двум тральщикам. В момент сбрасывания торпед неприятельские корабли повернули «все вдруг» на след торпед, и торпеды прошли мимо. Во время атаки самолеты попали под огонь зенитной артилле-

рии кораблей противника, но повреждений не получили и благополучно вернулись на свой аэродром.

3 апреля в 21 ч. 05 м. торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап вылетел на крейсерство в Балтийское море, но из-за неблагоприятных метеоусловий возвратился с торпедой на свой аэродром.

4 апреля торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап вылетел на крейсерство в западной части Финского залива. В 22 ч. 15 м. он обнаружил в районе о. Найссаар — о. Аэгна транспорт противника, шедший курсом 45°, но из-за плохой видимости и невозможности определить высоту полета не атаковал его и в 23 ч. 10 м. возвратился с торпедой на свой аэродром.

5 апреля торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап в 21 ч. 12 м. вылетел на крейсерство в Финский залив, но из-за неисправности матчасти из района о. Сескар вернулся с торпедой на свой аэродром.

С 22 ч. 50 м. 5 апреля до 4 ч. 40 м. 6 апреля один А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап летали поодиночке на крейсерство в Балтийское море. Вылетевший первым А-20Ж в районе населенных пунктов Вруда и Молосковицы был ошибочно обстрелян нашей зенитной артиллерией, поэтому развернулся и в районе совхоза «Беззаботный» вторично лег на курс следования. Из-за неравномерной выработки горючего из бензобаков самолет из района г. Гдова возвратился с торпедой на свой аэродром.

Вылетевший вторым Ил-4 также ошибочно был обстрелян нашей зенитной артиллерией, но продолжал следовать в Балтийское море через Чудское озеро и Прибалтику. Не обнаружив кораблей противника, он из района Ирбенского прохода возвратился, сбросив торпеду в воду в Рижском заливе, и в 4 ч. 50 м. сел на своем аэродроме.

В ночь на 7 апреля торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап летал на крейсерство в Балтийское море. В Рижском заливе он обнаружил транспорт противника водоизмещением 1200 т, шедший в охранении тральщиков и сторожевого катера. В 0 ч. 37 м. в 10 милях к юго-западу от о. Рухну торпедоносец атаковал

транспорт. Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды в транспорт и взрыв на нем, а затем второй взрыв, еще более сильный. По донесению экипажа самолета, судно затонуло, однако в «Справочнике потерь...» это донесение числится не вполне достоверным, но в западных источниках подтверждений этому нет.

Самолет был обстрелян зенитной артиллерией транспорта, но повреждений не получил. В 2 ч. 33 м. он возвратился на свой аэродром.

В ту же ночь два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап летали на крейсерство в западной части Финского залива. Один из них из-за штилевого состояния поверхности воды из района о. Гогланд возвратился на свой аэродром, а другой самолет на обратном пути в 0 ч. 15 м. в 6,5 мили к северо-западу от о. Вайндло атаковал торпедой тральщик противника типа М-1, шедший курсом 90° в сопровождении двух сторожевых катеров. По донесению экипажа самолета, тральщик затонул спустя 2—3 минуты после попадания торпеды, однако потопление это «не вполне достоверно».

В ночь на 8 апреля один Ил-4 и один А-20Ж 1-го гмтап вылетели в Балтийское море по маршруту г. Гатчина — Псковское озеро — о. Рухну (Рижский залив) — Ирбенский проход — порт Либава и обратно. А-20Ж из-за неисправности матчасти возвратился из района Гатчины на свой аэродром. Ил-4, пролетев по маршруту, кораблей не обнаружил, сбросил торпеду в воду в 15 км северо-западнее Либавы и в 5 ч. 05 м. 8 апреля возвратился на свой аэродром.

20 апреля два самолета Ил-4 1-го гмтап с 1 ч. 04 м. до 4 ч. 17 м. поодиночке летали с целью нанесения торпедного удара по кораблям противника в Таллинской бухте. Один из них из-за неисправности мотора в 1 ч. 48 м. возвратился с торпедой на свой аэродром. А другой Ил-4 в 2 ч. 54 м. сбросил с высоты 400 м торпеду по кораблям противника на Таллинском рейде. Экипаж самолета наблюдал только отрыв торпеды от са-

молета и раскрытие парашюта, а падение торпеды в воду не видел. В 4 ч. 17 м. самолет вернулся на свой аэродром.

22 апреля два торпедоносца А-20Ж и Ил-4 1-го гмтап летали на крейсерство на коммуникациях противника в Балтийском море, а один А-20Ж того же полка — на крейсерство в Финском заливе. Но из-за сильного дождя все три самолета задание не выполнили и возвратились с торпедами на свой аэродром.

23 апреля торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап в 13 ч. 15 м. вылетел на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийское море, но из-за неблагоприятных метеоусловий возвратился с торпедой на свой аэродром. В 15 ч. 58 м. другой А-20Ж вылетел для действий на коммуникациях противника в Финский залив, но из-за тумана также был вынужден вернуться.

25 апреля два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап с 2 ч. 10 м. вылетали поодиночке на поиск и уничтожение кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском море, но из-за дождя возвратились из района Чудского озера и к 4 ч. 20 м. сели с торпедами на своем аэродроме.

В тот же день еще два А-20Ж с 7 ч. 45 м. до 8 ч. 54 м. вылетали в Финский залив на поиск вражеских кораблей. Один из них из-за дождя вернулся с торпедой от о. Гогланд на свой аэродром, а другой А-20Ж в 10 ч. 58 м. в 9 милях северо-западнее о. Осмусаар обнаружил транспорт в 3000 т, шедший в охранении тральщика и двух сторожевых катеров курсом 90°. Самолет с высоты 35 м атаковал транспорт, но торпеда прошла за его кормой. Во время атаки самолет был обстрелян из автоматов с кораблей противника. К 12 ч. 10 м. он возвратился на свой аэродром.

Торпедоносец Ил-4 1-го гмтап с 21 ч. 49 м. 26 апреля до 1 ч. 07 м. 27 апреля летал на поиск кораблей противника в Финском заливе в районе Таллина, но не обнаружил их и возвратился с торпедой на свой аэродром.

27 апреля два А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап с 2 ч. 10 м. до 7 ч. 34 м. летали для уничтожения кораблей противника на

его коммуникациях в Балтийском море. Один А-20Ж из-за неисправности мотора возвратился с торпедой на свой аэродром.

Торпедоносец Ил-4 (летчик — старший лейтенант Большаков), летевший над Финским заливом, в 4 ч. 00 м. обнаружил два неприятельских тральщика около 7 миль к юго-западу от маяка Порккалан Каллбода и атаковал один из них торпедой. По донесению экипажа, торпеда попала в носовую часть корабля, и он потонул. Однако, по «Справочнику потерь...», эти данные не вполне достоверные. Во время атаки Ил-4 был безрезультатно обстрелян из автоматов с тральщиков противника.

Третий торпедоносец — А-20Ж, пилотируемый лейтенантом Шишковым, летевший по направлению Чудское озеро — Рижский залив — о. Утэ, в 5 ч. 35 м. обнаружил в районе банки Олег в точке с координатами ш. = 59°32'; д. = 22°05' (около 36 миль к северу от маяка Ристна) танкер в 6000 т, шедший курсом 30°. С высоты 25 м и дистанции 600 м экипаж самолета выпустил по нему торпеду. По донесению экипажа, торпеда попала в кормовую часть судна, танкер взорвался и через 2 минуты затонул, но «не вполне достоверно».

28 апреля торпедоносцы А-20Ж и Ил-4 1-го гмтап с 4 ч. 53 м. до 14 ч. 15 м. произвели пять самолето-вылетов на крейсерство в Балтийском море, но из-за неблагоприятных метеоусловий вернулись с торпедами на свой аэродром из района о. Гогланд.

29 апреля два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап с 9 ч. 55 м. до 12 ч. 06 м. летали на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском море, но и тут из-за плохой погоды долетели только до Чудского озера и возвратились с торпедами на свой аэродром.

2 мая два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап с 14 ч. 35 м. до 16 ч. 51 м. летали на поиск кораблей противника в западной части Финского залива. Пролет торпедоносцев в восточной части Финского залива обеспечивался истребителями Як-9 21-го иап. Но из-за неблагоприятных метеоусловий торпедо-

носцы вернулись из района Таллина и сели с торпедами на свой аэродром.

4 мая с 4 ч. 12 м. до 7 ч. 05 м. пять торпедоносцев 1-го гмтап поодиночке летали на крейсерство в Балтийское море и в западную часть Финского залива. Но из-за плохой низкой облачности и дождя задания они не выполнили и возвратились с торпедами на свой аэродром. В 13 ч. 12 м. на крейсерство в Финский залив вылетел А-20Ж того же полка в сопровождении двух истребителей, но из-за дождя вернулся с торпедой от о. Гогланд на свой аэродром.

5 мая два торпедоносца 1-го гмтап с 4 ч. 22 м. до 6 ч. 08 м. поодиночке вылетали на поиск кораблей противника в Финский залив. Один из них из-за неблагоприятных метеоусловий возвратился от о. Гогланд с торпедой на свой аэродром. А другой самолет (летчик — лейтенант Клевцов) обнаружил в 14 милях к юго-востоку от маяка Юссарэ (ш. = 59°39'; д. = 23°55') неприятельский конвой в составе трех транспортов, пяти тральщиков и четырех сторожевых катеров, шедших курсом 140°. В 7 ч. 56 м. торпедоносец А-20Ж атаковал с высоты 40 м и дистанции 800 м один из транспортов в 3000 т. Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды в кормовую часть транспорта, после чего тот окутался дымом и стал погружаться кормой в воду. Однако транспорт не потонул. В 8 ч. 55 м. самолет возвратился на свой аэродром.

6 мая два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап поодиночке с 1 ч. 18 м. до 4 ч. 37 м. летали для действий на коммуникациях противника в Балтийском море, но из-за плохих метеоусловий возвратились с торпедами на свой аэродром.

На следующий день, 7 мая, два торпедоносца А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап с 4 ч. 14 м. до 8 ч. 20 м. поодиночке летали на крейсерство в Балтийское море, но опять вынуждены были из-за плохой погоды вернуться с торпедами на свой аэродром.

Вечером того же дня, в 22 ч. 14 м., два Ил-4 1-го гмтап поодиночке вылетали в крейсерство в Финский залив. В 23 ч. 00 м. один Ил-4 в Нарвском заливе в 7 милях к юго-востоку от

о. Малый Тютерс атаковал торпедой неприятельский тральщик, шедший курсом 40° в сопровождении двух сторожевых катеров, торпеда прошла за кормой тральщика. Самолет возвратился на свой аэродром. Другой Ил-4 продолжал поиск кораблей и следовал далее в западную часть Финского залива.

8 мая в 22 ч. 18 м. высотный торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап (летчик — капитан Досов) вылетел на крейсерство в Финский залив. В 0 ч. 22 м., находясь на высоте 100 м в 12 милях северо-западнее о. Осмусаар, экипаж самолета обнаружил танкер в 6000 т, который следовал без охранения курсом 335° . Самолет поднялся на высоту 400 м и сбросил торпеду. Экипаж наблюдал опускание торпеды на парашюте в воду в 100—200 м впереди танкера, а также взрыв и потопление танкера. Однако в «Справочнике потерь...» об этом потоплении даже не упоминается.

В ночь на 9 мая два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап летали на поиск кораблей и транспортов противника на коммуникациях в Балтийском море. Один из них из-за плохих метеоусловий возвратился из района Рижского залива и в 0 ч. 45 м. сел с торпедой на свой аэродром. Другой самолет, пролетев по маршруту о. Гогланд — о. Утэ — о. Готска-Санден (Балтийское море) — о. Найссаар — о. Гогланд, объектов для атаки не обнаружил и в 3 ч. 50 м. также возвратился на свой аэродром с торпедой.

9 мая с 15 ч. 52 м. до 19 ч. 18 м. торпедоносец А-20Ж летал на крейсерство в Балтийское море. В южной части Рижского залива (ш. = $57^\circ 17'$; д. = $23^\circ 40'$) он обнаружил транспорт противника водоизмещением около 5000 т, шедший курсом 140° без охранения, и в 17 ч. 40 м. с высоты 30 м атаковал его торпедой, которая прошла за кормой транспорта. А-20Ж благополучно возвратился на свой аэродром.

Дальше, вплоть до 21 мая, держалась «нелетная» погода для наших торпедоносцев — то слишком пасмурная, то слишком ясная, и вражеские суда им не попадались.

Так, 10 мая два торпедоносца А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап с 4 ч. 46 м. до 4 ч. 50 м. вылетали на крейсерство в Бал-

тийское море, но из-за плохих метеоусловий возвратились обратно. Один из них благополучно вернулся с торпедой на свой аэродром, другой при посадке на аэродром Борки погнул оба винта, а третий, сбросив торпеду в болото в 30 км юго-западнее железнодорожной станции Сиверская, произвел посадку на аэродроме Гатчина.

11 мая торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап вылетел на крейсерство в Балтийское море. В восточной части Финского залива его полет прикрывали два самолета Як-9 21-го иап. Из-за плохих метеоусловий самолет из района о. Гогланд возвратился с торпедой на свой аэродром.

В ночь на 13 мая два торпедоносца А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап вылетели поодиночке на крейсерство в Балтийское море. Из-за густой дымки два А-20Ж возвратились на свой аэродром с торпедами, а Ил-4 из полета не вернулся. Причину этого выяснить не удалось.

14 мая с 1 ч. 10 м. до 2 ч. 47 м. два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап вылетали в крейсерство в Балтийское море, но из-за плохой видимости задания не выполнили и возвратились с торпедами на свой аэродром.

17 мая торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап с 1 ч. 06 м. до 4 ч. 41 м. летал на крейсерство в Балтийское море, но из-за плохих метеоусловий возвратился с торпедой на свой аэродром.

19 мая два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап с 0 ч. 52 м. до 2 ч. 43 м. летали на крейсерство в Балтийское море, но из-за плохих метеоусловий возвратились с торпедами на свой аэродром, причем один самолет вернулся из-за сильной дымки в районе Чудского озера, а другой — из-за ясной погоды в районе о. Гогланд.

20 мая два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап с 0 ч. 37 м. до 2 ч. 25 м. летали на поиск кораблей противника в Балтийское море, но из-за плохих метеоусловий возвратились с торпедами на свой аэродром.

В ночь на 21 мая два самолета — Ил-4 и А-20Ж 1-го гмтап — вылетали в крейсерство в западную часть Финского залива. Ил-4, пролетев по маршруту о. Гогланд — п-ов Ханко — порт

Палдиски — о. Найссаар — о. Гогланд, объектов для атаки не обнаружил и вернулся с торпедой на свой аэродром. А самолет А-20Ж, пилотируемый старшим лейтенантом Пресняковым, в 1 ч. 40 м. обнаружил в 9 милях северо-западнее о. Найссаар и атаковал транспорт противника водоизмещением около 6000 т. По донесению экипажа самолета, торпеда попала в среднюю часть судна, произошел взрыв, и транспорт затонул. По «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны.

В ночь на 22 мая три самолета А-20Ж 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийское море. Два из них, пролетев по маршруту о. Гогланд — п-ов Ханко — о. Утэ — маяк Ристна — г. Хаапсалу — оз. Чудское — Рижский залив — порт Виндава — Рижский залив — оз. Чудское, целей не обнаружили и возвратились на свой аэродром с торпедами.

Третий же А-20Ж (летчик — капитан Тарасов) в 1 ч. 00 м. обнаружил в 14 милях к юго-западу от маяка Бенгтшер (ш. = 59°37'; д. = 22°05') три транспорта противника, шедших курсом 80° без охранения, и атаковал торпедой транспорт водоизмещением в 6000 т. Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды в кормовую часть судна. Произошел взрыв, и транспорт погрузился кормой до половины корпуса. Окончательного потопления транспорта экипаж не наблюдал. Видимо, транспорт остался на плаву, так как, по «Справочнику потерь...», эти данные не вполне достоверны.

В тот же день с 16 ч. 10 м. до 23 ч. 59 м. четыре А-20Ж 1-го гмтап поодиночке летали на поиск кораблей противника в западной части Финского залива. Вылет их прикрывали 10 самолетов Як-9 21-го иап. Один А-20Ж (летчик — лейтенант Евграфов) в 17 ч. 15 м. в 11 милях севернее о. Найссаар атаковал транспорт противника в 6000 т, шедший в охранении двух сторожевых кораблей и сторожевого катера. Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды в среднюю часть транспорта, затем взрыв и потопление судна. По «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны.

Третий А-20Ж, не обнаружив целей по маршруту, вернулся из района о. Даго с торпедой на свой аэродром.

Четвертый А-20Ж (летчик — капитан Волков) в 22 ч. 32 м. атаковал торпедой транспорт противника в 3000 т юго-западнее о. Осмусаар (ш. = $59^{\circ}14'$; д. = $23^{\circ}16'$). Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды и гибель транспорта. Это подтверждается и в «Справочнике потерь...». Западные же источники молчат об этом потоплении.

23 мая один самолет Ил-4 и один А-20Ж с 3 ч. 46 м. до 7 ч. 28 м. летали на крейсерство в Балтийское море, но из-за неблагоприятных метеоусловий вернулись с торпедами на свой аэродром.

24 мая два самолета А-20Ж 1-го гмтап с 0 ч. 43 м. до 2 ч. 31 м. летали на крейсерство на коммуникациях противника в Финском заливе, но из-за неблагоприятных метеоусловий вернулись с торпедами на свой аэродром.

В ночь на 25 мая три самолета А-20Ж 1-го гмтап летали поодиночке на поиск кораблей противника на коммуникациях в Балтийском море. В 1 ч. 15 м. один самолет обнаружил в 15 милях южнее маяка Утэ неприятельский транспорт в 4000 т, шедший курсом 20° без охранения, и атаковал его. Торпеда прошла за кормой транспорта.

Другой А-20Ж (летчик — лейтенант Шишков) в 1 ч. 25 м. в районе около 17 миль к западу от о. Осмусаар (ш. = $59^{\circ}20'$; д. = $22^{\circ}59'$) атаковал торпедой транспорт противника водоизмещением 3000 т, шедший без охранения курсом 360° . Торпеда попала в среднюю часть транспорта, который переломился пополам и затонул. В «Справочнике потерь...» эти данные классифицируются как не вполне достоверные.

Наш самолет был обстрелян с транспорта и получил три прямых попадания мелкокалиберных снарядов в моторы и до 150 осколков в фюзеляж, был легко ранен стрелок-радист. Несмотря на повреждения, самолет благополучно возвратился на свой аэродром.

Третий А-20Ж (летчик — капитан Пучков) в 1 ч. 33 м. обнаружил и атаковал транспорт противника в 4000 т в районе

около 13 миль к северу от маяка Тахкуна (ш. = $59^{\circ}18'$; д. = $22^{\circ}30'$), шедший в охранении двух сторожевых катеров. Экипаж самолета наблюдал, как транспорт взорвался и потонул в результате попадания торпеды в кормовую часть. Однако «Справочник потерь...» считает это потопление не вполне достоверным. Наш самолет был обстрелян с катеров охранения огнем мелкокалиберной артиллерии, но благополучно вернулся на свой аэродром.

26 мая два самолета А-20Ж 1-го гмтап с 0 ч. 55 м. до 2 ч. 35 м. летали на крейсерство на коммуникациях противника в Финском заливе, но из-за неблагоприятных метеоусловий вернулись с торпедами на свой аэродром.

В ночь на 27 мая четыре торпедоносца А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап летали на поиск кораблей противника в Балтийское море и Финский залив. В 0 ч. 53 м. самолет А-20Ж, пилотируемый лейтенантом Евграфовым, обнаружил в точке с координатами ш. = $59^{\circ}40'$; д. = $24^{\circ}20'$ (около 7 миль к северо-западу от о. Найссаар) и атаковал транспорт противника в 2500 т, шедший курсом 300° в охранении двух сторожевых кораблей. Торпеда попала в кормовую часть транспорта, произошел взрыв, и через 2—3 минуты транспорт затонул. Экипаж другого самолета, пролетавшего в этом районе в 1 ч. 30 м., наблюдал на воде обломки транспорта. Однако, по «Справочнику потерь...», эти данные не вполне достоверны.

Торпедоносец Ил-4 (летчик — старший лейтенант Большаков) в 1 ч. 40 м. обнаружил в 13 милях севернее о. Осмусаар конвой противника в составе трех транспортов и четырех сторожевых кораблей или тральщиков и атаковал торпедой транспорт в 6000 т. Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды, взрыв и потопление транспорта. Потопление это «не вполне достоверно».

Третий самолет, А-20Ж, в 1 ч. 30 м. атаковал торпедой неприятельский транспорт в 5000 т в Рижском заливе в 8 милях к северо-востоку от маяка Мерсрагс. Торпеда прошла мимо цели. В 1 ч. 35 м. тот же транспорт был атакован и потоплен другим А-20Ж (летчик — старший лейтенант Пресняков).

Погибший транспорт назывался «Ингеборг», имел водоизмещение 895 т и потонул в точке с координатами ш. = 57°17'; д. = 23°18'.

Пятый торпедоносец А-20Ж (летчик — лейтенант Гап-нер) в 1 ч. 59 м. в районе 7 миль к северу от мыса Колкасраг обнаружил транспорт водоизмещением около 7000 т, шедший без охранения курсом 50°. Выпущенная с самолета торпеда попала в среднюю часть транспорта, летчики наблюдали два взрыва, и транспорт вскоре затонул. По данным «Справочника потерь...», это был транспорт «Анни Аренс» водоизмещением 895 т, затонувший в точке с координатами ш. = 57°53'; д. = 22°37'.

28 мая в 17 ч. 42 м. торпедоносец А-20Ж 1-го гмтап вылетел на поиск кораблей и транспортов противника на его коммуникациях в Балтийском море. Два самолета Як-9 21-го иап прикрывали пролет торпедоносца в восточной части Финского залива. Но из-за неблагоприятных метеоусловий (безоблачное небо) А-20Ж вернулся с торпедой на свой аэродром.

В ночь на 30 мая два самолета А-20Ж 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийское море. Из-за неблагоприятных метеоусловий (дымка) самолеты вернулись с торпедами на свой аэродром.

В ночь на 31 мая два торпедоносца А-20Ж и Ил-4 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийское море, но из-за неблагоприятных метеоусловий (сильная дымка) вернулись на свой аэродром: А-20Ж — с торпедой, а Ил-4 сбросил свою торпеду в 6 милях западнее о. Осмусаар.

В ночь на 1 июня два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийское море. Один самолет, не дав правильных опознавательных, в районе станции Елизаветино был сбит нашей зенитной артиллерией, летчик и штурман ранены, а стрелок-радист убит. Другой самолет из-за неблагоприятных метеоусловий (дождь) вернулся с торпедой на свой аэродром.

С 23 ч. 38 м. 2 июня до 4 ч. 24 м. 3 июня два самолета А-20Ж

и один Ил-4 1-го гмтап поодиночке летали на «свободную охоту» в Балтийское море. Один А-20Ж в 1 ч. 25 м. в Рижском заливе атаковал транспорт противника в 1500 т, шедший курсом 140° в 13 милях северо-восточнее маяка Мерсрагс, но экипаж следа и взрыва торпеды не наблюдал. Другой А-20Ж также безрезультатно атаковал вражеский транспорт в 6000 т, шедший курсом 220° в 13 милях юго-западнее маяка Утэ. Третий торпедоносец кораблей и транспортов противника не обнаружил и сбросил торпеду в море западнее о. Эзель.

В ночь на 4 июня два Ил-4 и два А-20Ж 1-го гмтап поодиночке летали на крейсерство на коммуникациях противника в Балтийском море. В 1 ч. 05 м. один А-20Ж атаковал неприятельский транспорт в 1500 т, шедший курсом 90° в 6 милях северо-восточнее о. Осмусаар, однако из-за малой глубины в месте атаки торпеда зарылась в грунт. Второй торпедоносец Ил-4 в 1 ч. 15 м. безрезультатно атаковал транспорт в 3000 т в 13 милях северо-западнее о. Осмусаар, торпеда прошла в воде 10 м и потонула. Третий торпедоносец Ил-4 (летчик — старший лейтенант Большаков) в 1 ч. 48 м. в 32 милях западнее о. Эзель (ш. = 58°31'; д. = 20°50') атаковал транспорт водозмещением около 7000 т, шедший без охранения курсом 20°. Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды, вызвавшей два взрыва, после чего транспорт затонул, но «не вполне достоверно».

К 4 ч. 07 м. три торпедоносца возвратились на свой аэродром. Четвертый самолет А-20Ж из полета не вернулся по невыясненным причинам.

С 23 ч. 00 м. 4 июня до 3 ч. 27 м. 5 июня четыре А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап летали на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском море. Торпедоносец А-20Ж (летчик — капитан Тарасов) в 21 миле западнее маяка Овизи (ш. = 57°40'; д. = 20°56') обнаружил неприятельский конвой в составе двух транспортов и трех сторожевых кораблей, шедший курсом 360°. В 1 ч. 10 м. самолет атаковал торпедой транспорт в 5000 т, и через 6 минут транспорт затонул. По

«Справочнику потерь...», эти сведения оценены как достоверные, западные же источники молчат об этом потоплении.

Другой А-20Ж (летчик — капитан Смольков) в 1 ч. 26 м. в 23 милях северо-западнее маяка Тахкунта (ш. = $59^{\circ}20'$; д. = $22^{\circ}00'$) атаковал торпедой и потопил транспорт в 3000 т, шедший курсом 30° в охранении двух сторожевых кораблей. Третий торпедоносец Ил-4 (летчик — старший лейтенант Николаенко) в 1 ч. 17 м. в 5 милях юго-восточнее маяка Юссарэ (ш. = $59^{\circ}43'$; д. = $23^{\circ}40'$) потопил транспорт противника в 3000 т, шедший без охранения курсом 220° . Однако, по «Справочнику потерь...», эти два потопления оцениваются как не вполне достоверные.

Четвертый торпедоносец А-20Ж противника по своему маршруту не встретил и сбросил торпеду в воду в Рижском заливе.

В ночь на 9 июня два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап вылетели на «свободную охоту» на коммуникации противника в Балтийском море. Из-за неблагоприятных метеоусловий (густая дымка) один самолет вернулся с торпедой на свой аэродром, а другой был сбит по ошибке нашей зенитной артиллерией в районе Пскова.

11 июня два самолета А-20Ж 1-го гмтап поодиночке вылетали на поиски судов противника в Балтийском море. Один из них из-за неблагоприятных метеоусловий вернулся с торпедой на свой аэродром, а другой в 8 милях северо-западнее о. Гогланд был атакован тремя истребителями противника. Уклоняясь от атак, торпедоносец ушел в облачность, сбросил торпеду и возвратился на свой аэродром.

12 июня пять самолетов Ил-4 и А-20Ж 1-го гмтап поодиночке с 7 ч. 24 м. до 13 ч. 01 м. и с 17 ч. 55 м. до 20 ч. 07 м. летали на коммуникациях противника в Балтийском море и Финском заливе. Самолеты из-за неблагоприятных метеоусловий задания не выполнили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

13 июня два торпедоносца летали на «свободную охоту» в Балтийское море, но из-за неблагоприятных метеоусловий вернулись на свой аэродром.

14 июня торпедоносцы А-20Ж и Ил-4 1-го гмтап летали на коммуникации противника в Балтийском море. А-20Ж (летчик — лейтенант Шишков) в 2 ч. 02 м. в 15 милях северо-западнее маяка Тахкуна (ш. = $59^{\circ}18'$; д. = $22^{\circ}17'$) атаковал торпедой и потопил вражеский транспорт в 1500 т, шедший курсом 360° . По «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны.

Другой же торпедоносец — Ил-4, пролетев по своему маршруту и объектов для атаки не обнаружив, сбросил торпеду в воду и возвратился на свой аэродром.

В ночь на 15 июня два торпедоносца 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийское море. Один самолет из-за неблагоприятных метеоусловий вернулся с торпедой на свой аэродром. А другой А-20Ж (летчик — капитан Смольков) в 1 ч. 22 м. в Рижском заливе в 8 милях северо-восточнее маяка Мерсрагс (ш. = $57^{\circ}26'$; д. = $23^{\circ}20'$) атаковал торпедой и потопил транспорт противника в 200 т, шедший курсом 135° , после чего возвратился на свой аэродром. Однако, по «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны.

В тот же день, 15 июня, четыре Ил-4 1-го гмтап с 15 ч. 12 м. и до конца суток летали поодиночке в Балтийском море. Но из-за неблагоприятных метеоусловий (дождь, туман) задания не выполнили и возвратились на свой аэродром.

16 июня три Ил-4 и А-20Ж 1-го гмтап с 2 ч. 49 м. до 4 ч. 08 м. и один А-20Ж с 22 ч. 54 м. до конца суток производили крейсерские полеты на коммуникациях противника в Балтийском море, но из-за дождя и тумана самолеты вернулись с торпедами на свой аэродром.

В ночь на 18 июня два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап поодиночке летали на крейсерство в Балтийское море. Один А-20Ж (летчик — старший лейтенант Гепнер) в 0 ч. 45 м. атаковал транспорт противника в 6000 т, шедший без охранения курсом 75° в 8 милях северо-западнее маяка Мерсрагс (ш. = $57^{\circ}51'$; д. = $22^{\circ}25'$). Экипаж наблюдал попадание торпеды в среднюю часть транспорта, после чего транспорт накренил-

ся и через 5 минут перевернулся, и опять же «не вполне достоверно».

Другой самолет объектов для атаки не обнаружил и вернулся с торпедой на свой аэродром.

В ночь на 19 июня пять торпедоносцев А-20Ж 1-го гмтап поодиночке производили крейсерские полеты на коммуникациях противника в Балтийском море. Один из них, пролетев по заданному маршруту, объектов для атаки не обнаружил и вернулся с торпедой на свой аэродром. Другой самолет (летчик — лейтенант Борисов) обнаружил в Рижском заливе в 15 милях юго-восточнее м. Мерсрагс транспорт противника в 3000 т, шедший курсом 290° в охранении сторожевого корабля, и в 0 ч. 41 м. в точке с координатами ш. = 57°48'; д. = 22°53' атаковал транспорт торпедой. Экипаж самолета наблюдал попадание торпеды в кормовую часть транспорта и возникший на нем пожар, но потопления транспорта не видел. Остальные три самолета из-за неблагоприятных метеословий вернулись с торпедами на свой аэродром.

В ночь на 20 июня пять торпедоносцев 1-го гмтап поодиночке летали на крейсерство в Балтийское море. Один из них безуспешно атаковал торпедой транспорт противника в 3000 т, шедший курсом 75° без охранения в 10 милях северо-восточнее маяка Колкасагс в Рижском заливе. Другой самолет также безрезультатно атаковал транспорт в 1500 т, шедший курсом 60° в 22 милях северо-западнее маяка Тахкуна. Третий и четвертый самолеты объектов для атаки не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром. Пятый торпедоносец на аэродром не вернулся по неизвестным причинам.

В июне 1944 г. перед минно-торпедной авиацией Балтийского флота была поставлена совершенно несвойственная ей задача — разрушение плотины ГЭС «Свирь-3».

На 20 июня Ставкой была намечена Свирско-Петрозаводская операция, в ходе которой 7-я армия генерал-лейтенанта А.И. Крутикова должна была форсировать р. Свирь.

Разрушение плотины ГЭС «Свирь-3» преследовало две

цели: во-первых, уменьшить уровень воды на Свири выше плотины и тем самым облегчить 368-й стрелковой дивизии форсирование реки, во-вторых, снять угрозу затопления местности врагом при форсировании Свири войсками 7-й армии в нижнем течении.

Для разрушения плотины были привлечены 55 флотских бомбардировщиков. Их экипажи прошли подготовку на специально оборудованном полигоне, после чего самолеты скрытно были сосредоточены в районе Новой Ладоги. Планировалось накануне наступления советских войск под прикрытием истребителей нанести внезапный удар по плотине с применением крупнокалиберных бомб и мин.

20 июня в 10 ч. 05 м. группа бомбардировщиков нанесла первый удар по плотине.

21 июня три самолета Ил-4 1-го гмтап под прикрытием девяти Як-9 21-го иап с 7 ч. 00 м. до 8 ч. 20 м. сбросили три мины АМГ-1 на плотину гидроэлектростанции «Свирь-3». Мины разорвались у плотины. В то же время восемь А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием восьми Ла-5 10-го гиап сбросили на плотину четыре бомбы ФАБ-1000, четыре ФАБ-500 и четыре ФАБ-250. Всего авиация флота совершила 123 самолето-вылета и израсходовала 64 крупнокалиберные бомбы и 11 мин.

Плотина была разрушена. Водяной вал буквально смыл финские укрепления, расположенные у самого берега ниже плотины. Выше плотины река Свирь обмелела и теперь допускала более легкое ее форсирование войсками Карельского фронта.

В ночь на 22 июня четыре самолета А-20Ж 1-го гмтап вылетели на крейсерство в Балтийское море. Один из них, пилотируемый лейтенантом Евграфовым, в 1 ч. 00 м. в 9 милях южнее маяка Сырве (ш. = 57°45'; д. = 22°03') потопил торпедой транспорт противника в 5000 т, шедший курсом 250° без охранения. Второй самолет (летчик — капитан Смольков) в 1 ч. 02 м. в 39 милях севернее маяка Ристна (ш. = 59°36'; д. = 21°50') потопил торпедой транспорт в 4000 т, шедший курсом

270° в составе конвоя из двух транспортов и четырех сторожевых кораблей. Третий самолет при посадке после выполнения боевого задания потерпел аварию, в живых остался лишь стрелок-радист, сообщивший, что самолет потопил торпедой транспорт противника в 3000 т в районе порта Таллин. Однако все эти три потопления в «Справочнике потерь...» оцениваются как не вполне достоверные. Четвертый самолет на аэродром не вернулся по неизвестным причинам.

23 июня два А-20Ж 1-го гмтап с 22 ч. 40 м. и до конца суток производили крейсерские полеты в Балтийском море, но из-за неблагоприятных метеоусловий задание не выполнили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

26 июня в 23 ч. 05 м. самолет А-20Ж 1-го гмтап вылетел на крейсерство в Балтийское море, но судов противника не обнаружил.

27 июня Ил-4 1-го гмтап с 10 ч. 25 м. до 11 ч. 44 м. летал на поиски судов противника в Балтийском море, но из-за неблагоприятных метеоусловий задания не выполнил.

28 июня А-20Ж 1-го гмтап летал в Балтийское море на «свободную охоту», но погода опять была неблагоприятная, и, не обнаружив судов противника, самолет вернулся на свой аэродром.

29 июня два самолета А-20Ж 51-го мтап с 22 ч. 43 м. до 24 ч. 00 м. производили крейсерские полеты в Балтийском море, но из-за неблагоприятных метеоусловий кораблей противника не обнаружили.

Вечером того же дня, с 22 ч. 46 м. до 23 ч. 12 м., десять А-20Ж 1-го гмтап и 51-го мтап под прикрытием двенадцати Як-9 21-го иап вылетели в крейсерство в Балтийское море и в устье Финского залива. Один из этих десяти самолетов в 0 ч. 31 м. 30 июня в 9 милях южнее о. Осмусаар нанес бомбовый удар топмачтовым способом по неприятельскому танкеру в 2000 т, но безуспешно. Второй самолет в 0 ч. 55 м. в 17 милях западнее порта Виндава безрезультатно атаковал торпедой транспорт противника в 3000 т. Третий самолет в 0 ч. 55 м. в 14 милях юго-восточнее порта Ханко также безуспешно атаковал

транспорт в 1500 т. Остальным семи самолетам обнаружить корабли противника помешала плохая погода.

1 июля четыре торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийское море. Один из них (летчик — капитан Тарасов) в 0 ч. 05 м. в устье Финского залива в 16 милях юго-восточнее банки Ушакова (ш. = $59^{\circ}36'$; д. = $21^{\circ}50'$) атаковал транспорт противника в 3500 т, шедший курсом 20° без охранения. По донесению экипажа, сброшенная торпеда взорвалась в кормовой части транспорта, который с дифферентом на корму и креном на правый борт через 5 минут затонул, конечно же «не вполне достоверно».

Второй А-20Ж в 0 ч. 30 м. в 11 милях севернее о. Осмусаар безрезультатно атаковал транспорт противника в 3000 т, шедший курсом 90° под охранением двух сторожевых кораблей. Третий торпедоносец сбросил торпеду в воду в 6 милях западнее маяка Ристна. Четвертый самолет по неизвестной причине из полета не вернулся.

Четыре Як-9 21-го иап с 0 ч. 00 м. до 2 ч. 50 м прикрывали торпедоносцы до устья Финского залива, встреч с противником не было.

Из двух торпедоносцев А-20Ж 1-го гмтап, вылетевших накануне, один из-за неблагоприятных метеоусловий задание не выполнил и возвратился на свой аэродром, а второй самолет из полета не вернулся по неизвестной причине.

2 июня три торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап и два бомбардировщика-топмачтовика А-20Ж 51-го мтап летали на крейсерство в Балтийское море и в Финский залив. Четыре истребителя Як-9 921-го иап прикрывали самолеты до устья Финского залива. Один из торпедоносцев (летчик — капитан Смольков) в 0 ч. 50 м. в 11 милях южнее о. Эрэ (ш. = $59^{\circ}38'$; д. = $22^{\circ}20'$) атаковал транспорт противника в 4000 т, шедший курсом 360° под охраной двух сторожевых кораблей. Торпеда взорвалась в средней части транспорта, после чего последовал второй взрыв, транспорт «не вполне достоверно» затонул.

Второй самолет в 0 ч. 15 м. безрезультатно атаковал торпе-

дой транспорт в 4000 т в 14 милях севернее о. Осмусаар. Третий самолет из-за неисправности матчасти вернулся с торпедой на свой аэродром.

Два бомбардировщика из-за неблагоприятных метеоусловий кораблей противника не обнаружили и сбросили бомбы по железнодорожному составу на станции Падья и заводу в районе мысы Перавери — были разрушены 4 вагона, вокзал и вызваны взрыв и пожар на заводе.

3 июля три торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап с 0 ч. 00 м. до 3 ч. 08 м. производили крейсерские полеты в Балтийском море, но кораблей противника не обнаружили. Выход самолетов в Балтийское море прикрывали четыре Як-9 21-го иап.

Вечером, в 22 ч. 54 м., в крейсерство в Балтийское море вылетели два бомбардировщика А-20Ж 51-го мтап.

5 июля пять А-20Ж 51-го мтап под прикрытием двенадцати Ла-5 4-го гиап с 15 ч. 15 м. до 16 ч. 46 м. атаковали в Нарвском заливе в 7 милях северо-западнее населенного пункта Валасте (ш. = 59°30'; д. = 26°45') конвой противника в составе двух транспортов, двух сторожевых кораблей и семи торпедных катеров. На конвой были сброшены пять бомб ФАБ-500 и пять ФАБ-250. По донесению летчиков, был потоплен сторожевой корабль и поврежден транспорт в 4000 т, но в «Справочнике потерь...» это донесение числится как не вполне достоверное.

8 июля три торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап с 22 ч. 32 м. до 24 ч. 00 м. производили крейсерские полеты в Финском заливе, но кораблей противника не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

9 июля в 22 ч. 43 м. два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап вылетели в крейсерский полет в Финский залив. В 0 ч. 40 м. 10 июля в устье Финского залива в 15 милях южнее банки Олег (ш. = 59°20'; д. = 22°00') торпедоносцы атаковали и, по донесению экипажа, потопили торпедой транспорт противника в 5000 т, следовавший курсом 20° в сопровождении тральщика. По «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны.

С 22 ч. 34 м. до 24 ч. 00 м. 10 июля в крейсерство в Финский залив летали три А-20Ж под прикрытием четырех Як-9 21-го иап, но противника не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

11 июля один А-20Ж, четыре Пе-2 и четырнадцать Як-9 15-го орап в течение дня производили разведку в Балтийском море и западной части Финского залива.

12 июля вылетевшие накануне в крейсерский полет в Балтийское море два А-20Ж 1-го гмтап обнаружили два транспорта противника в Рижском заливе. Первый самолет в 0 ч. 40 м. в 25 милях южнее о. Рухну безуспешно атаковал торпедой транспорт в 3500 т, следовавший курсом 135°. Второй самолет в 0 ч. 47 м. в 13 милях юго-западнее о. Рухну также безуспешно атаковал транспорт в 8000 т, шедший курсом 110° в составе конвоя из пяти транспортов без охранения.

Три торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап и 22 Як-9 15-го орап и 21-го иап, вылетевшие накануне с той же задачей в Финский залив, кораблей противника не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

В тот же день еще семь самолетов А-20Ж 1-го гмтап и 51-го мтап под прикрытием двенадцати Як-9 13-го иап с 21 ч. 23 м. до 24 ч. 00 м. крейсировали в Балтийском море. Один А-20Ж в 22 ч. 37 м. в 10 милях севернее о. Рухну атаковал и, по донесению экипажа, потопил торпедой транспорт в 8000 т, следовавший курсом 145° в составе каравана из двух транспортов без охранения. Другой самолет в 23 ч. 41 м. в 7 милях восточнее о. Рухну, по донесению экипажа, потопил вражеский транспорт в 6000 т, шедший курсом 160 без охранения. Однако, по «Справочнику потерь...», эти донесения экипажей не вполне достоверны.

Три самолета кораблей противника не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром. При посадке в тумане один самолет потерпел катастрофу (сгорел) и весь экипаж погиб. Два самолета по неизвестной причине на аэродром не возвратились.

14 июля два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап под прикры-

тием четырех Як-9 21-го иап с 11 ч. 54 м. до 13 ч. 12 м. крейсировали в Балтийском море, но из-за неблагоприятных метеоусловий задания не выполнили.

С 20 ч. 50 м. до 22 ч. 50 м. в крейсерство в Балтийское море летал третий А-20Ж (летчик — лейтенант Евграфов). В 21 ч. 48 м. в 14 милях севернее о. Аэгна (ш. = 59°50'; д. = 24°45') самолет атаковал и, по донесению экипажа, потопил торпедой транспорт противника в 9000 т, шедший курсом 200° без охранения. Однако в «Справочнике потерь...» это донесение считается не вполне достоверным.

15 июля 9 самолетов А-20Ж 1-го гмтап и 51-го мтап под прикрытием десяти Як-9 21-го иап с 10 ч. 30 м. до 13 ч. 50 м. производили крейсерские полеты в Балтийском море и Финском заливе. Два самолета в 12 ч. 35 м. обнаружили в 9 милях юго-западнее о. Вайндло транспорт противника в 1500 т и безуспешно атаковали его торпедой. Два других самолета в 12 ч. 48 м. безрезультатно атаковали двумя торпедами два десантных судна противника в 16 милях севернее о. Кэрри.

Два А-20Ж 51-го мтап (летчики — лейтенанты Филимонов и Шилкин) в 13 ч. 50 м. атаковали с высоты 20 м транспорт в 1500 т и тральщик в 600 т противника, шедшие курсом 230 в 15 каб. южнее о. Вахтерпяя, сбросив на них две бомбы ФАБ-500 и две ФАБ-250. По донесению экипажей, в результате прямых попаданий бомб транспорт и тральщик были потоплены, однако, по «Справочнику потерь...», эти данные не вполне достоверны.

В тот же день шесть самолетов А-20Ж 51-го мтап под прикрытием двенадцати Як-9 21-го иап с 15 ч. 05 м. до 19 ч. 44 м. производили крейсерские полеты в Балтийском море, Рижском и Финском заливах. Два самолета в 16 ч. 58 м. в 10 милях южнее о. Рухну в Рижском заливе безуспешно атаковали торпедами транспорт в 2000 т.

Два других А-20Ж (летчики — капитан Сафонов и младший лейтенант Васильев) в 17 ч. 40 м. в 10 милях севернее маяка Стайнорт (ш. = 57°00'; д. = 21°10') атаковали два транс-

порта противника, шедших курсом 180°. По донесению экипажей, один транспорт в 5000 т. был потоплен торпедой, что позже подтвердилось: это был транспорт «Хохзее» водоизмещением 2245 т.

16 июля два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап с 0 ч. 15 м. до 3 ч. 55 м. летали на крейсерство в Балтийское море. Один А-20Ж в 25 милях южнее о. Рухну был атакован двумя истребителями Ме-110 и возвратился с торпедой, а второй самолет в районе порта Айнажи также был атакован двумя Ме-110, сбросил торпеду на сушу и возвратился на свой аэродром.

Еще два А-20Ж 51-го мтап с 10 ч. 07 м. до 12 ч. 10 м. летали на крейсерство в Балтийское море, их прикрывали четыре Як-9 21-го иап. Кораблей противника самолеты не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

В первой половине 1944 г. наступил перелом в боевых действиях на балтийском театре. Естественно, он был вызван не действиями торпедоносцев, а наступлением Красной армии. В результате этого действия торпедоносцев значительно облегчились за счет возможности базирования на новых аэродромах и усиления истребительного прикрытия.

Результаты действия торпедоносцев были достаточно скромными, но тут следует учитывать и косвенный ущерб, нанесенный противнику. Так, немцы были вынуждены сводить свои суда в конвои, что существенно увеличивало время их простаивания в портах, а также привлекать к прикрытию конвоев истребительную авиацию, отправлять на транспорты зенитные установки и их расчеты и т. д.

Глава 4

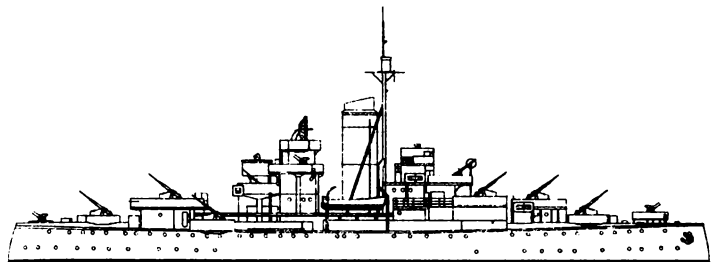
ПОТОПЛЕНИЕ «НИОБЕ»

Потопление германского крейсера ПВО, а точнее, зенитной плавбатарей «Ниобе» прошло без применения авиаторпед. Тем не менее об этом стоит рассказать подробно по трем причинам. Во-первых, в атаках участвовали самолеты-торпедоносцы, во-вторых, «Ниобе» был первым крупным кораблем противника, потопленным в ходе войны, а в-третьих, его потопление показывает уровень информированности командования Балтийского флота и хорошо характеризует тактику советской пропаганды как в ходе войны, так и после.

В июне 1944 г. несколько частей 59-й армии, переброшенные на Карельский перешеек из района Чудского озера, совместно с кораблями Балтийского флота овладели пятнадцатью островами Выборгского залива. Острова эти были невелики по размерам, но сильно укреплены. Так, на захваченных 24 июня островах Биоркэ и Торсары было взято 8 береговых орудий калибра 254 и 152 мм (наших пушек, захваченных финнами в 1918 г.), а также 37 зенитных пушек калибра от 45 до 88 мм.

Стремясь помешать десантам, финны сосредоточили в Выборгском заливе значительную часть своего флота. Однако противостоять советским кораблям они не смогли. 23 финских катера и малых корабля было потоплено в конце июня — начале июля 1944 г. Особенно эффективно действовали наши морские бронекатера проекта 161 или, как их называли, шхерные мониторы.

В ходе десантной операции разведка доложила командованию Балтийского флота, что финны направили в Выборгский залив единственный свой сильный артиллерийский



Крейсер ПВО (зенитная батарея) «Ниобе»

корабль — броненосец «Вайнаманен». Это было вполне логично. «Вайнаманен» мог сыграть существенную роль в боях как за острова, так и на всем Карельском перешейке. Но, увы, финны буквально тряслись над этим кораблем и тщательно прятали его. С конца 1941 г. в боевых действиях он не участвовал.

Советская же разведка приняла за «Вайнаманен» германский крейсер ПВО «Ниобе», стоявший в порту Котка. Этот крейсер водоизмещением около 4000 тонн был построен в 1899 г. в Голландии и носил название «Gelderland». В июне 1940 г. старый крейсер был захвачен немцами. Немцы превратили его в плавучую зенитную батарею «Ниобе», получившую восемь 105-мм зенитных орудий и двадцать четыре 20-мм зенитных автомата в счетверенных и спаренных установках. Кроме того, на палубе были установлены РЛС зенитной стрельбы. 16 марта 1944 г. «Ниобе» вошел в состав кригсмарине. Немцы решили усилить им ПВО порта Котка.

По своим размерам (длина 94 м, ширина 14,8 м) «Ниобе» вполне мог сойти за «Вайнаманен».

Уничтожение «Вайнаманена» было одной из важнейших задач Балтийского флота. 12 июля состоялся первый массированный налет на «Ниобе».

В 20 ч. 45 м. тридцать пикирующих бомбардировщиков

Пе-2 из 12-го бомбардировочного авиаполка под прикрытием 24 истребителей Як-9 и десяти Ла-5 атаковали «Ниобе». Всего было сброшено 45 бомб ФАБ-250 и 24 бомбы ФАБ-100. Однако попаданий в корабль наши бомбардировщики не добились. В порту было замечено с десятков пожаров.

В течение последующих четырех дней стояла нелетная погода. За это время «Ниобе» сменил место стоянки в порту, но его уже ничто не могло спасти.

В 16 ч. 51 м. 16 июля 24 штурмовика Ил-2 из 47-го штурмового авиаполка на бреющем полете прошли над портом Котка и атаковали зенитные батареи финнов. Сверху их прикрывали 24 истребителя ЛаГГ-3. Штурмовики обрушили на врага 148 осколочных бомб АО-25, 320 бомб АО-10, 780 бомб АО-2,5 и выпустили 92 реактивных снаряда РС-82. Так, всего за 7 минут были подавлены четыре зенитные батареи.

Через 3 минуты после появления штурмовиков над портом появились 28 бомбардировщиков Пе-2 из 12-го бомбардировочного авиаполка. Непосредственно «петляковых» прикрывали 24 истребителя Як-9, а еще 16 Ла-5 осуществляли дальнейшее прикрытие. Пе-2 сбросили на «Ниобе» 40 бомб ФАБ-250 и 22 бомбы ФАБ-100. По заявлению летчиков, в корабль попало 2—3 бомбы ФАБ-250, из-за чего крейсер получил крен 25—30.

В 17 ч. 00 м. по крейсеру «Ниобе» нанесли бомбовый удар три самолета А-20Ж 51-го мтап, сбросив с высоты 30 м шесть бомб ФАБ-1000. В результате попаданий двух бомб крейсер затонул, это было подтверждено фотоснимком. Четвертый самолет А-20Ж того же полка, наблюдая потопление крейсера, атаковал в порту Котка неприятельский транспорт водоизмещением 6000 т. В результате попаданий двух ФАБ-1000 транспорт переломился и затонул. Один самолет А-20Ж был сбит зенитной артиллерией противника.

А вот как описывает налет 16 июля в своем рапорте командир «Ниобе»: «Первое попадание (бомба АО-10 с Ил-2)

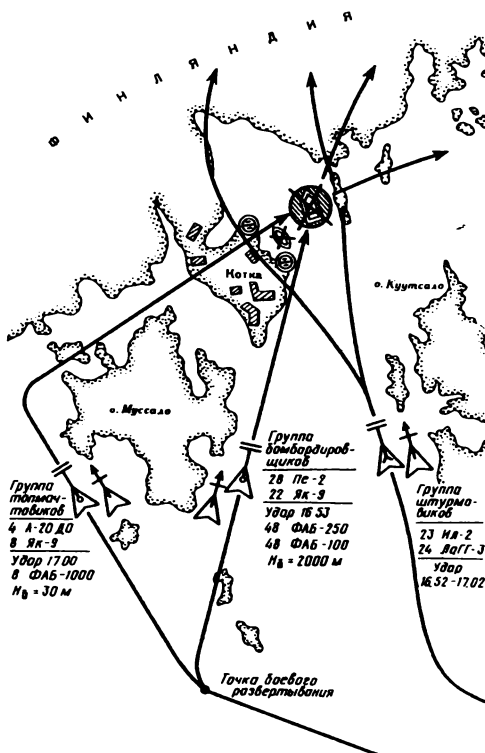


Схема действий авиации Балтийского флота во время нанесения удара по броненосцу «Вайнаманен» :

последовало в 105-мм орудийную установку № 7. После взрыва боезапаса орудийный ствол был сброшен с лафета и упал за борт, весь его расчет погиб. Начавшийся пожар был сразу ликвидирован подоспевшей спасательной партией. Вскоре последовало попадание ФАБ-100 с Пе-2 в 105-мм орудие — весь расчет, орудие и боезапас уничтожены. Несмотря на это, корабль сохранял боеготовность и вел активный заградительный огонь, сбив 3 самолета Пе-2. Затем последовали два попадания ФАБ-250 в вентиляционную трубу

у машинного отделения и два ФАБ-100 в носовую и кормовую батареи. Управление огнем было полностью нарушено, теперь командиры орудий огонь вели самостоятельно. Им удалось сбить еще 7 самолетов [как видим, немцы значительно преувеличили и количество участвовавших в атаке самолетов, и понесенные ими потери. — *А.Ш.*]. Много бомб упало в воду вокруг «Ниобе», вызвав большие потери среди личного состава от осколков. После этого четыре бомбардировщика «Бостон» с очень малой высоты сбросили торпеды, две из которых попали в правый борт «Ниобе», после чего корабль получил сильный крен. Борьба экипажа за свой корабль стала безнадежной. Только одна счетверенная 20-мм зенитная установка на корме могла продолжать вести огонь».

В 16 ч. 08 м. командир «Ниобе» отдал приказ покинуть корабль. Но «Ниобе» еще держался на плаву и затонул на мелководье в 17 ч. 40 мин. только после того, как достиг крена в 50°. Потери личного состава корабля до сих пор точно не установлены. Непонятно, почему из штатного экипажа в 383 человека во время атаки на борту находилось только 300 человек. Согласно официальным немецким данным, погибли 3 человека, 60 пропали без вести, 83 получили ранения, из них 12 — тяжелые. По данным же авторитетных зарубежных историков Майстера и Израэля, потери оказались значительно большими: 86 убитых и 89 раненых. Финский историк Экман вообще утверждает, что на борту «Ниобе» находилась усиленная команда в 397 человек, из которых погибли 255.

После налета немцы и финны объявили, что им удалось сбить 16 июля свыше 100 советских самолетов. На самом же деле, как уже говорилось, был потерян один бомбардировщик А-20Ж. Во время налета не появился ни один немецкий или финский истребитель.

16 июля балтийские летчики продемонстрировали про-

тивнику не только возросшую мощь, но и тактическое мастерство.

Что же касается советского командования, то оно до 1947 г. было уверено, что в Котке был потоплен броненосец «Вайнаманен». Любопытно, что в книге, изданной в 1946 г., я сам видел картинку, где советские самолеты топят «Вайнаманен».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1944 г. подполковник Иван Васильевич Раков награжден второй медалью «Золотая Звезда». Нашим летчикам-топмачтовикам подполковнику Илье Ниофитовичу Пономаренко, капитану Ивану Васильевичу Тихомирову и старшему лейтенанту Иосифу Кузьмичу Сачко было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Другие участники операции были награждены орденами и медалями.

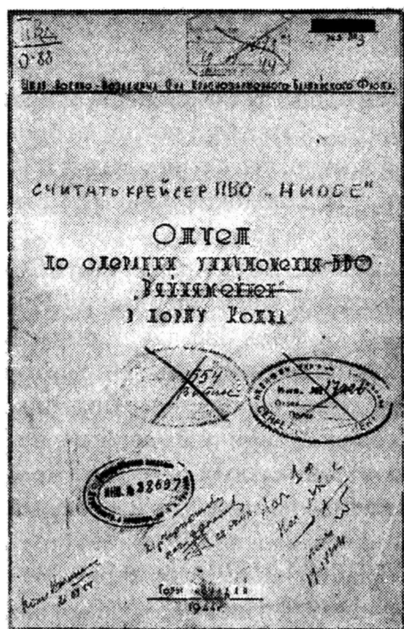
Между тем «Вайнаманен» в 1943—1944 гг. был замаскирован и стоял в гавани Пансио близ Турку. Любопытный момент: еще 28 июня 1944 г. наша воздушная разведка обнаружила в районе Турку «броненосец береговой обороны»¹.

Однако на следующий день пара истребителей-разведчиков Як-9 пролетала над Турку и обнаружила там «минный заградитель и тралыщик». Тем дело и ограничилось.

О том, что вместо «Вайнаманена» был потоплен «Ниобе», советская сторона узнала лишь в январе 1947 г. в ходе переговоров в Париже, перед самым подписанием мирного договора с Финляндией.

Лишь тогда на секретном отчете о потоплении «Вайнаманена» было зачеркнуто его название и написано: «Считать «Ниобе». С тех пор во всех открытых изданиях, посвященных войне на Балтике, всякие упоминания об «обознатушках-перепятушках» были запрещены, и исчезло само упоминание о финском броненосце береговой обороны. Даже в мемуарах И.Ф. Орленко говорится: «На следующий день Со-

¹ «Хроника...». Выпуск 6 (1 января — 18 июля 1944 г.). М.: Военмориздат, 1951. С. 460.



Титульный лист отчета о потоплении броненосца береговой обороны
«Вайнаманен»

винформбюро опубликовало сообщение о большой победе летчиков Краснознаменного Балтийского флота. В нем, в частности, говорилось: «Группа бомбардировщиков Краснознаменного Балтийского флота под командованием гвардии подполковника Ракова и подполковника Пономаренко атаковала суда противника в порту Котка. В результате потоплен немецкий крейсер ПВО «Ниобе». Самолет подполковника И. Тихомирова потопил в порту Котка транспорт противника водоизмещением в 6000 тонн...»¹

¹ Орленко И.Ф. Крылатые торпедоносцы. Рукопись.

Глава 5

БИТВА ЗА ПРИБАЛТИКУ

В конце лета 1944 г. Красная армия начала операцию по освобождению Прибалтики. Поскольку германские войска в этом районе снабжались в основном морем, действия торпедоносцев и топмачтовиков приобрели особое значение.

17 июля два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап производили крейсерские полеты в Балтийском море. Один из них (летчик — капитан Пресняков) в 3 ч. 37 м. в 8 милях западнее маяка Стейнорт (ш. = 57°38'; д. = 20°55') атаковал и, по донесению экипажа, потопил торпедой транспорт противника в 10 000 т, следовавший курсом 190° под охраной двух сторожевых кораблей. По «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны.

Второй «Бостон» в 3 ч. 06 м. в районе порта Пярну был атакован истребителем Ме-110, сбросил торпеду на сушу и возвратился на свой аэродром.

18 июля самолет А-20Ж 1-го гмтап (летчик — лейтенант Шишков), вылетевший накануне в крейсерский полет в Балтийское море, в 2 ч. 05 м. в 24 милях севернее маяка Тахкуна атаковал и, по донесению экипажа, потопил торпедой неприятельский транспорт в 4000 т, шедший курсом 35° под охраной сторожевого корабля. Это был транспорт MFP-498, затонувший в точке с координатами ш. = 59°28'; д. = 22°28'.

К 19 июля 1944 г. в 1-м гмтап состояло 9 торпедоносцев Ил-4 и 13 торпедоносцев А-20Ж. Все они базировались на аэродроме Клопицы под Ленинградом. На том же аэродроме базировался и 51-й мтап, в составе которого было 22 торпедоносца А-20Ж.

20 июля с 9 ч. 02 м. до 11 ч. 25 м. два самолета А-20Ж 51-го мтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап летали на крейсерство в западную часть Финского залива. В 10 милях

севернее о. Найссаар они встретили три бомбардировщика противника в сопровождении двух истребителей FW-190, с которыми самолеты прикрытия вступили в бой и сбили оба самолета FW-190. После этого торпедоносцы А-20Ж возвратились с торпедами на свой аэродром.

Еще два А-20Ж 1-го гмтап в сопровождении восьми Як-9 21-го иап с 10 ч. 56 м. до 13 ч. 06 м. крейсировали в том же районе. В 12 ч. 12 м. они без спешно атаковали сетевой заградитель противника в 6 милях южнее маяка Порккалан Каллбода.

Вторая пара А-20Ж 51-го мтап под прикрытием шести Як-9 21-го иап, вылетевшая в 16 ч. 23 м. для уничтожения кораблей противника в Финском заливе, из-за дождя возвратилась в 19 ч. 48 м. на свой аэродром.

21 июля минно-торпедная авиация с 13 ч. 00 м. до 18 ч. 00 м. производила крейсерские полеты в Финском и Рижском заливах. Двенадцать Як-9 21-го иап прикрывали вылет торпедоносцев и их возвращение. Два торпедоносца 51-го мтап в 15 ч. 00 м. безуспешно атаковали транспорт противника в 5000 т в 12 милях юго-западнее маяка Порккалан Каллбода. Сброшенные торпеды прошли вблизи транспорта. Четыре А-20Ж 51-го мтап в 16 ч. 20 м. атаковали транспорт противника в 5000 т юго-восточнее о. Рухну, но попаданий экипажи не наблюдали.

22 июля четыре торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап обнаружили в районе о. Рухну (ш. = 57°38'; д. = 23°15') танкер противника, шедший курсом 300 со скоростью 8 узлов. Самолеты произвели по нему групповую атаку, но три торпеды прошли за кормой танкера в 5—10 м, а четвертая — в 1—2 м от носа танкера. 10 самолетов Як-9 21-го иап обеспечивали выход и возвращение торпедоносцев.

24 июля с 10 ч. 42 м. до 14 ч. 33 м. два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап производили крейсерские полеты в устье Финского залива, кораблей не обнаружили и вернулись с торпедами на свой аэродром.

Четыре А-20Ж 51-го мтап (два торпедоносца и два топ-

мачтовика) с 13 ч. 25 м. до 17 ч. 16 м. летали на крейсерство в Балтийское море. В 15 ч. 33 м. западнее порта Виндава (ш. = 57°22'; д. = 20°43') самолеты атаковали транспорт противника в 7000 т и два сторожевых корабля, следовавшие курсом 150° со скоростью 5—6 узлов. Транспорт и один сторожевой корабль были потоплены. Экипажи наблюдали полное погружение кораблей в течение 4—5 минут после удара. В «Справочнике потерь...» подтверждается потопление транспорта и уточняется, что, по данным пленных, на транспорте находилось 1200 солдат и офицеров. Однако по поводу потопления сторожевого корабля ничего не говорится.

Во время атаки огнем зенитной артиллерии кораблей противника был сбит один А-20Ж с летчиком Героем Советского Союза капитаном Тихомировым. Вылет и возвращение торпедоносцев из Балтийского моря прикрывали 10 истребителей Як-9.

25 июля с 14 ч. 28 м. до 17 ч. 21 м. четыре торпедоносца А-20Ж 51-го мтап крейсировали в Балтийском море под прикрытием восьми Як-9 21-го иап. У полуострова Порккалаудд (ш. = 59°58'; д. = 24°24') в 15 ч. 34 м. самолет А-20Ж атаковал с высоты 15 м и, по донесению экипажа, потопил тральщик противника. По «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны. По финским же данным, одиночный торпедоносец «Бостон» сбросил торпеду в гавани о. Траско у Поркалаудда. Торпеда попала в катер-тральщик «Меркуриус», который был пришвартован к плавбазе тральщиков «Вилппула» (бывший тральщик «Защитник» водоизмещением 240 т, захваченный финнами в 1918 г.). Оба судна затонули¹.

В тот же день три торпедоносца А-20Ж в 13 милях к югу от маяка Юссарэ безуспешно атаковали два тральщика и два сторожевых корабля противника, шедшие курсом 140°. Во время атаки один А-20Ж был сбит зенитным огнем сторожевого корабля.

26 июля в 8 ч. 27 м. четыре самолета А-20Ж 1-го гмтап безуспешно атаковали торпедами вражеский конвой из трех

¹ По данным: «Leijonalippu Merellä» by Visa Auvinen. Lieto, 1980.

транспортов, двух сторожевых кораблей и двух тральщиков, шедший в Ирбенском проходе курсом 265°. С 6 ч. 46 м. до 10 ч. 31 м. 12 истребителей Як-9 21-го иап прикрывали в Финском заливе вылет торпедоносцев в Балтийское море и их возвращение.

30 июля нарком ВМФ в ответ на запрос командующего флотом от 29 июля об оставлении на месте 1-го и 51-го минно-торпедных авиационных полков приказал в 2 ч. 20 м. оставить прежний порядок перебазирования 1-го и 51-го минно-торпедных полков на аэродром в районе г. Вильно согласно намеченному плану, согласованному с Генеральным штабом.

2 августа с 1 ч. 28 м. до 6 ч. 05 м. четыре А-20Ж 1-го гмтап поодиночке и парой летали на крейсерство в Балтийское море. Один из них был сбит огнем зенитной артиллерии с кораблей противника в районе Виндавы. С 3 ч. 36 м. до 5 ч. 58 м. восемь Як-9 прикрывали в Финском заливе торпедоносцы, возвращавшиеся с Балтийского моря.

В ночь на 9 августа два самолета А-20Ж 51-го мтап летали на поиск кораблей противника в Финском заливе. Один А-20Ж, не обнаружив противника, вернулся с торпедой на свой аэродром. А второй самолет (летчик — капитан Меркулов) в 1 ч. 05 м. обнаружил неприятельский конвой (два транспорта и сторожевой корабль), шедший курсом 200° в 5 милях северо-западнее мыса Юминда, и атаковал торпедой головной транспорт в 3000 т. От взрыва торпеды транспорт загорелся и стал тонуть. В «Справочнике потерь...» уточняется, что это был транспорт «Эсти Ранд» водоизмещением 10 000, затонувший в точке с координатами ш. = 59°43'; д. = 25°25'.

В тот же день, 9 августа, 13 самолетов А-20Ж 1-го гмтап, из них 11 с торпедами и два с бомбами, под прикрытием 28 истребителей Як-9 21-го иап с 19 ч. 10 м. до 23 ч. 20 м. крейсировали в Балтийском море. В 21 ч. 00 м. в 20 милях северо-западнее порта Либава самолеты атаковали транспорт противника в 2000 т, шедший курсом 20°. От трех сброшенных торпед транспорт уклонился, а одна ФАБ-250 попала в носовую

часть транспорта. Экипажи самолетов потопления корабля не наблюдали.

10 августа с 0 ч. 00 м. до 2 ч. 38 м. два самолета А-20Ж 51-го гмтап (один с бомбами, второй с торпедой) производили крейсерские полеты в Финском заливе. Из-за неисправности матчасти А-20Ж с бомбами вернулся, сбросив бомбы на о. Найссаар. Второй самолет, не обнаружив кораблей противника, вернулся с торпедой на свой аэродром.

12 августа четыре самолета А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап крейсировали в Балтийском море. В 19 ч. 35 м. в 40 милях западнее порта Мемель они обнаружили неприятельский конвой (транспорт около 5000 т, эсминец, два сторожевых корабля и подводную лодку). Но из-за сильного прикрытия зенитной артиллерией наши самолеты не атаковали конвой.

13 августа четыре самолета А-20Ж 1-го гмтап (два с торпедами и два с бомбами) под прикрытием четырех Як-9 21-го иап вылетели в крейсерские полеты в Балтийское море. В 13 ч. 25 м. в 18 милях западнее порта Мемель самолеты атаковали транспорт противника в 5000 т, шедший под охраной сторожевого корабля. Торпеда одного из самолетов при ударе об воду переломилась, а торпеда второго самолета попала в сторожевой корабль, который, по донесению экипажей, потонул, но, по «Справочнику потерь...», он потонул «не вполне достоверно».

В 19 ч. 15 м. четыре А-20Ж, вылетев вторично под прикрытием шести Як-9, в 10 милях западнее порта Мемель атаковали транспорт в 6000 т. Торпеда одного самолета при ударе о воду взорвалась, а торпеда второго самолета попала в кормовую часть транспорта, который, по донесению экипажа, затонул. В «Справочнике потерь...» подтверждается потопление транспорта в точке с координатами ш. = 55°30'; д = 20°50', но в западных источниках подтверждения этому нет.

Самолеты прикрытия обнаружили три Ju-88, атаковали и сбили их.

15 августа в 17 ч. 07 м. три самолета А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием шести Як-9 21-го иап безуспешно атаковали транспорт противника в 25 милях северо-западнее порта Либава, сбросив торпеду и две бомбы ФАБ-250.

16 августа два самолета А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап крейсировали в Балтийском море. В 18 ч. 30 м. в 23 милях западнее порта Либава они атаковали и, по донесению экипажей, потопили транспорт противника в 8000 т, сбросили одну ФАБ-500 и одну ФАБ-250. Однако в «Справочнике потерь...» в этот день не отмечено ни одного потопления или повреждения вражеских судов. На обратном пути самолеты сбросили одну ФАБ-500 и одну ФАБ-250 на склады железнодорожной станции Варта.

20 августа 1944 г. 1-й гвардейский минно-торпедный, 21-й истребительный и 15-й разведывательный авиационные полки передислоцировались с аэродромов Порубанок и Горы Валдай под Ленинградом на аэродром Паневежис в Литву.

21 августа в 5 ч. 25 м. самолет А-20Ж 1-го гмтап (летчик — старший лейтенант Шишков) в 30 милях юго-западнее порта Виндава обнаружил и, по донесению экипажа, потопил торпедой транспорт противника в 5000 т, шедший курсом 230° в составе конвоя из двух транспортов и тральщиков.

В 12 ч. 12 м. четыре А-20Ж 1-го гмтап (ведущий — капитан Пресняков) под прикрытием шести Як-9 21-го иап обнаружили в 40 милях северо-западнее порта Мемель подводную лодку противника в надводном положении, следовавшую курсом 270° в охранении сторожевого корабля, и, по донесению экипажей, потопили ее торпедой, израсходовав торпеду и три ФАБ-250.

В «Справочнике потерь...» за 21 августа ни о какой подводной лодке ничего не говорится, а отмечены только потопления двух транспортов, но донесения эти не вполне достоверны.

22 августа два самолета А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийское море. В 14 ч. 49 м. в 30 милях юго-западнее порта Мемель самолет А-20Ж (летчик —

лейтенант Корабасов) обнаружил и, по донесению экипажа, потопил подводную лодку противника, которая шла концевой в составе конвоя из транспорта, двух сторожевых кораблей и трех подводных лодок. От попадания торпеды подводная лодка переломилась на две части и затонула.

В нашем «Справочнике потерь...» указано, что в этот день в точке с координатами ш. = 55°22'; д. = 20°33' германская подводная лодка U-1000 серии VIIC водоизмещением 1500 т. была только повреждена торпедой. Эрих Грёнер в своем справочнике указывает, что лодка U-1000 подорвалась на британской магнитной мине 25 августа 1944 г.

В тот же день, 22 августа, в 15 ч. 00 м. в 20 милях юго-западнее порта Мемель другой А-20Ж (летчик — майор Кузнецов) обнаружил и, по донесению экипажа, потопил торпедой транспорт противника в 6000 т, шедший курсом 80° без охранения. По «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны.

Самолет Ил-4 1-го гмтап, не встретив противника, из-за неблагоприятных метеоусловий вернулся с торпедой на свой аэродром.

23 августа в 11 ч. 51 м. четыре самолета А-20Ж 1-го гмтап в Балтийском море безуспешно атаковали транспорт противника в 35 милях северо-западнее порта Либава. Один А-20Ж был сбит малокалиберной зенитной артиллерией противника.

24 августа авиация Балтийского флота производила крейсерские полеты в Балтийском море. В 5 ч. 20 м. самолет Ил-4 1-го гмтап (летчик — капитан Шаманов), по донесению экипажа, в 26 милях юго-западнее порта Либава атаковал и потопил торпедой транспорт противника в 3000 т, шедший головным в составе конвоя (два транспорта) курсом 15°.

В 5 ч. 22 м. самолет Ил-4 1-го гмтап (летчик — старший лейтенант Николенко), по донесению экипажа, в 60 милях западнее порта Мемель атаковал и потопил торпедой транспорт противника в 6000 т, шедший концевым в составе конвоя (два транспорта и два сторожевых корабля) курсом 360°.

В 10 ч. 21 м. пять А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием шес-

ти Як-9 21-го иап безуспешно атаковали неприятельский транспорт в 4000 т в 25 милях западнее порта Либава. В районе атаки наши самолеты сбили германский He-126.

Четыре А-20Ж 1-го гмтап, следуя к Балтийскому морю, попали на территории противника в зону зенитного артиллерийского огня и, сбросив торпеды, вернулись на свой аэродром.

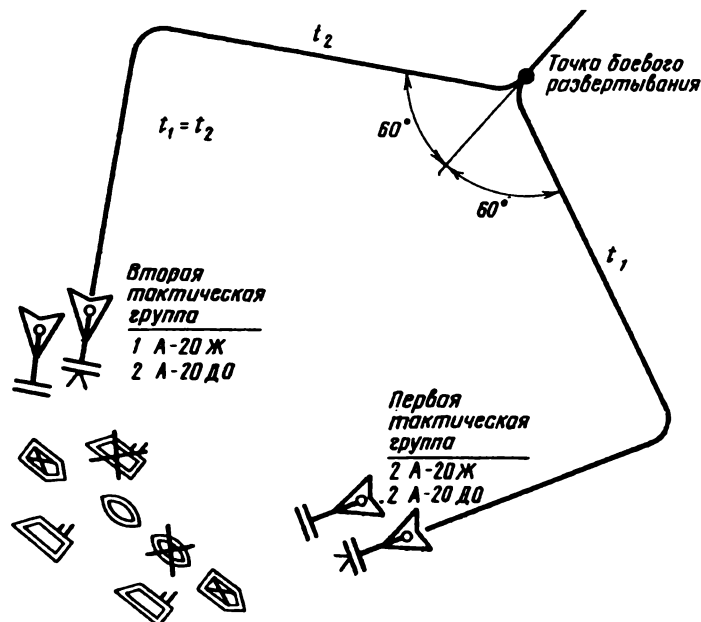
В 18 ч. 22 м. пять А-20Ж 1-го гмтап (ведущий — капитан Смольков) под прикрытием десяти Як-9 21-го иап в 28 милях западнее порта Виндава атаковали конвой противника в составе трех транспортов и четырех сторожевых кораблей. По донесению экипажей, был потоплен транспорт в 10 000 т и нанесено повреждение второму транспорту в 8000 т. Самолеты прикрытия вели бой с шестью немецкими FW-190 и сбили один из них, потеряв при этом один Як-9.

В «Справочнике потерь...» все потопления и повреждения вражеских судов 24 августа 1944 г. оценены как не вполне достоверные.

25 августа в 5 ч. 20 м. самолет Ил-4 1-го гмтап безуспешно атаковал торпедой неприятельский транспорт в 2500 т в 40 милях западнее порта Мемель. Второй Ил-4 из крейсерского полета по неизвестной причине не вернулся.

27 августа семь самолетов А-20Ж 1-го гмтап (ведущий — капитан Смольков) под прикрытием девяти Як-9 21-го иап в 17 ч. 08 м. в 26 милях северо-западнее порта Либава атаковали конвой противника в составе двух транспортов, двух сторожевых кораблей и трех подводных лодок, шедших курсом 160°. По донесению экипажей, был потоплен торпедой транспорт в 1200 т, прямыми попаданиями бомб потоплены две подводные лодки и зажжен сторожевой корабль.

В «Справочнике потерь...» донесения о потоплении транспорта и повреждении сторожевого корабля расцениваются как не вполне достоверные, а о потоплении двух подводных лодок в этот день даже не упоминается. Однако эта атака вошла в классику и подробно описана в книге «Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне». Правда, там говорится о



Атака конвоя двумя группами торпедоносцев и топмачтовиков Балтийского флота с разных направлений 27 августа 1944 г.

потоплении транспорта и только одной подводной лодки: «Обнаружив конвой в заданном районе, группы вышли в точку боевого развертывания и по заранее отработанной схеме атаковали конвой с двух направлений. Ведущий торпедоносец первой группы, оказавшись на выгодном курсовом угле, атаковал и потопил головной транспорт конвоя (12 000 т). Ведущий торпедоносец второй группы атаковал и потопил подводную лодку»¹.

В районе местонахождения конвоя (ш. = $56^\circ 18'$; д. = $20^\circ 22'$) наши самолеты были атакованы четырьмя FW-190, в воздушном бою был сбит один «Бостон».

В тот же вечер, в 20 ч. 20 м., два самолета Ил-4 1-го гмтап

¹ Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне / Н.М. Лаврентьев, Р.С. Демидов, Л. А. Кучеренко, Ю.В. Храмов. М.: Воениздат, 1983. С. 54.

под прикрытием шести Як-9 21-го иап безуспешно атаковали торпедами вражеский транспорт в 4000 т в 37 милях юго-восточнее маяка Хоборг. На маршруте самолеты прикрытия вели бой с восемью германскими самолетами FW-190 и сбили один из них, потеряв при этом один Як-9.

30 августа четыре А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием семи Як-9 21-го иап в 15 ч. 43 м. в 40 милях юго-западнее порта Либава безуспешно атаковали торпедами и бомбами транспорт противника в 5000 т, который шел концевым в составе конвоя (три транспорта и сторожевой корабль) курсом 200°. Самолеты прикрытия сбили один пассажирский самолет Ju-52.

31 августа три самолета А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием восьми Як-9 21-го иап в 16 ч. 41 м. вылетели на крейсерство в Балтийское море. Не обнаружив кораблей противника, два самолета вернулись с торпедами на свой аэродром, а третий сбросил бомбы на автомашины противника в районе г. Шяуляй.

1 сентября четыре «Бостона» 1-го гмтап под прикрытием восьми Як-9 21-го иап с 13 ч. 00 м. до 16 ч. 00 м. летали на поиск и атаку кораблей противника в Балтийское море, но из-за ливневого дождя вернулись с торпедами на свой аэродром.

2 сентября шесть А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием двенадцати Як-9 21-го иап в 12 ч. 33 м. в 30 милях юго-западнее порта Либава атаковали неприятельской конвой в составе четырех транспортов и четырех сторожевых кораблей, шедших курсом 40°, и, по донесению экипажей, потопили бомбой головной транспорт в 6000 т. По «Справочнику потерь...» эти сведения не вполне достоверны.

В тот же день четыре А-20Ж под прикрытием восьми Як-9 тех же полков и при наведении самолета Пе-2 15-го орап вторично атаковали указанный конвой, но прямых попаданий бомб в транспорты не было. Самолеты прикрытия в 12 ч. 47 м. южнее порта Либава атаковали и сбили два самолета FW-190.

4 сентября восемь «Бостонов» 1-го гмтап под прикрытием

восемью Як-9 21-го иап летали для уничтожения транспортов противника в Балтийском море. В 13 ч. 46 м. четыре «Бостона» в 11 милях северо-западнее маяка Овизи атаковали и, по донесению экипажей, нанесли повреждения транспорту водоизмещением 8000 т, израсходовав одну ФАБ-1000, две ФАБ-500 и 12 бомб ФАБ-250. В «Справочнике потерь...» достоверно подтверждается повреждение транспорта в точке с координатами ш. = 57°43'; д. = 21°30'. При пролете линии фронта два наших А-20Ж и один Як-9 были сбиты огнем зенитной артиллерии противника.

А другая четверка А-20Ж, не найдя кораблей противника, атаковала и уничтожила совместно с восемью Як-9 шесть автомашин на территории противника. Самолет Як-9 при атаке автомашин разлетелся на мелкие части от взрыва бомбы, сброшенной «Бостоном». Самолеты прикрытия встретили 6 истребителей FW-190, атаковали их и сбили два самолета противника, потеряв при этом два Як-9.

12 сентября два «Бостона» 1-го гмтап под прикрытием шести Як-9 21-го иап крейсировали в Балтийском море. В 20 ч. 50 м. один «Бостон», пилотируемый лейтенантом Гагиевым, атаковал и, по донесению летчика, потопил торпедой транспорт противника в 6000 т в 50 милях северо-западнее порта Мемель. По «Справочнику потерь...», эти сведения не вполне достоверны.

Второй «Бостон» в 20 ч. 55 м. безуспешно атаковал транспорт в 5000 т в 30 милях юго-восточнее о. Гогланд.

14 сентября 16 самолетов А-20Ж 1-го гмтап, из них 7 торпедоносцев и 9 топмачтовиков, под прикрытием 21 Як-9 21-го иап летали на поиск кораблей противника в Балтийском море. Четыре А-20Ж растерялись на маршруте и поэтому, не выполнив задания, возвратились с боезапасом на свой аэродром. Пять А-20Ж в сопровождении одиннадцати Як-9 в 15 ч. 26 м. в 13 милях западнее порта Мемель атаковали торпедой транспорт противника в 4000 т и, по донесению экипажей, нанесли ему повреждения. Однако в «Справочнике потерь...» это донесение расценено как не вполне достовер-

ное. В районе, где был нанесен удар, наши самолеты были атакованы 20 самолетами FW-190 и обстреляны огнем зенитной артиллерии с транспорта. Два «Бостона» и один Як-9 были сбиты истребителями противника, а один «Бостон» сбит огнем зенитной артиллерии. Наши истребители сбили три FW-190.

Четыре «Бостона» в сопровождении восьми Як-9 в 16 ч. 18 м. в 10 милях северо-западнее маяка Овизи безуспешно атаковали неприятельский транспорт в 3000 т. На обратном маршруте при пролете линии фронта один «Бостон» был сбит огнем зенитной артиллерии противника. Три А-20Ж вернулись на свой аэродром, сбросив боезапас на территории противника.

В тот же день с 5 ч. 31 м. до 15 ч. 58 м. пять самолетов А-20Ж 51-го мтап под прикрытием четырех Як-9 14-го гиап летали на крейсерство в Финский залив. Один самолет, не обнаружив противника, вернулся с торпедой на свой аэродром. Второй А-20Ж из-за неисправности в матчасти возвратился на аэродром с бомбами. Третий самолет в 7 ч. 03 м. безуспешно атаковал торпедой транспорт противника в 4000 т, шедший курсом 95° в охранении трех сторожевых кораблей и тральщика в 7 милях севернее порта Палдиски.

Два «Бостона» (летчики — младший лейтенант Соколов и младший лейтенант Николаев) в 14 ч. 40 м атаковали и, по донесению экипажа, потопили неприятельский транспорт в 7000 т, шедший курсом 190° в охранении сторожевого корабля и трех тральщиков в 10 милях северо-западнее острова Найссаар. В транспорт попали торпеда, одна ФАБ-500 и одна ФАБ-250. Корабли охранения противника огнем зенитной артиллерии сбили один наш торпедоносец. В «Справочнике потерь...» подтверждается потопление транспорта в 7000 т в точке с координатами ш. = 59°43'; д. = 24°10', но в западных источниках подтверждения не найдено.

К 15 сентября в район г. Шяуляй необходимо было бы передислоцировать весь 51-й минно-торпедный авиаполк с прикрытием и пополнение 1-го гвардейского минно-тор-

педного авиаполка, но это мероприятие задержалось из-за того, что армия не давала авиации флота аэродром в районе г. Шяуляй.

15 сентября два торпедоносца Ил-4 и А-20Ж 1-го мтап в начале дня летали на крейсерство в Балтийском море. Ил-4 в 6 ч. 08 м. атаковал и потопил торпедой транспорт в 6000 т, шедший курсом 70° в 30 милях юго-западнее порта Либава. А-20Ж целей по маршруту не обнаружил и сбросил торпеду в воду в районе Ханко.

Во второй половине дня на крейсерство вылетели семь А-20Ж — три торпедоносца и четыре топмачтовика. Их прикрывали истребители Як-9 21-го иап. Два «Бостона» под прикрытием шести Як-9 в 13 ч. 50 м. атаковали конвой противника в составе транспорта, десяти быстроходных десантных барж, трех сторожевых кораблей, трех подводных лодок и четырех сторожевых катеров. Конвой шел курсом 164 в 19 милях юго-западнее Либавы. По донесению экипажей, торпедой был потоплен один сторожевой корабль.

Вторая пара А-20Ж под прикрытием десяти Як-9 в 14 ч. 08 м. атаковала в 10 милях западнее порта Либава конвой из трех транспортов, двух миноносцев и двенадцати сторожевых кораблей. По донесению экипажей, торпедой потоплен транспорт в 8000 т и нанесены повреждения бомбами сторожевому кораблю.

Третья пара А-20Ж под прикрытием восьми Як-9 в 14 ч. 11 м атаковала в 20 милях западнее порта Либава транспорт в 6000 т, шедший курсом 50° в охранении пяти сторожевых кораблей. Двумя бомбами ФАБ-250 транспорт был потоплен.

Один А-20Ж, подбитый зенитной артиллерией противника, разбился при посадке на аэродроме. Седьмой самолет А-20Ж из-за неисправности матчасти возвратился на аэродром с торпедой.

В тот же день четыре А-20Ж 51-го мтап под прикрытием восьми Як-9 с 6 ч. 11 м. до 10 ч. 25 м. летали для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море. Два А-20Ж в 7 ч. 56 м. в 11 милях северо-западнее о. Даго обнару-

жили и безуспешно атаковали торпедой и бомбами транспорт в 4000 т, шедший курсом 230° в охранении трех сторожевых кораблей и двух сторожевых катеров. Вторая пара А-20Ж не обнаружила на своем маршруте судов противника и возвратилась с боезапасом на аэродром.

Увы, все жертвы торпедирования 15 сентября оказались чисто виртуальными.

16 сентября три самолета Ил-4 1-го мтап летали на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском море. Ил-4, пилотируемый подполковником Борзовым, в 5 ч. 41 м. в 20 милях западнее порта Либава атаковал торпедой и, по донесению экипажа, потопил транспорт в 6000 т, шедший курсом 10°. Два других «Ила» целей по маршруту не обнаружили и возвратились на аэродром с торпедами. Позже выяснилось, что Борзов потратил торпеду зря.

18 сентября крейсерские полеты совершили 8 торпедоносцев. Два А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием восьми Як-9 21-го иап в 18 ч. 10 м. западнее маяка Папе обнаружили и безуспешно атаковали торпедой вражеское судно неустановленного класса. При выходе из атаки оба торпедоносца были сбиты зенитной артиллерией. Самолеты прикрытия в районе озера вели бой с 14 неприятельскими FW-190, при этом три Як-9 были сбиты.

В тот же день два А-20Ж того же полка под прикрытием семи Як-9 летали для уничтожения вражеских кораблей в Балтийском море, но ничего не обнаружили и вернулись на аэродром с боезапасом.

Еще четыре «Бостона» 51-го мтап под прикрытием четырех Як-9 14-го гиап парами с 16 ч. 24 м. до 18 ч. 20 м. летали на крейсерство в Балтийском море. Первая пара вражеских кораблей не обнаружила, а вторая пара в 16 ч. 34 м. в 24 милях северо-западнее маяка Ристна безуспешно атаковала транспорт в 6000 т, шедший курсом 110° в сопровождении сторожевого корабля. Огнем корабельной зенитной артиллерии был сбит один топмачтовик А-20Ж, пилотируемый младшим лейтенантом Гусманом Мифтахутдиновым.

Этот эпизод подробно описан в книге Ивана Феофановича Орленко «Крылатые торпедоносцы»: «В тот день два наших самолета: ведущий — торпедоносец А. Богачев и его ведомый — топмачтовик Г. Мифтахутдинов на коммуникации Виндава — Таллин повстречали вражеский конвой и атаковали его. Как обычно, вперед вырвался топмачтовик, но тут же машина содрогнулась от сильного удара, левый мотор остановился. Чтобы облегчить машину, Мифтахутдинов сбросил бомбы, они упали с большим недолетом, не причинив судам никакого вреда. А когда, теряя скорость, подбитый самолет проходил мимо сторожевого корабля, послышался глухой удар с другой стороны и сразу заметно снизились обороты правого мотора. Машина плохо слушалась рулей, неумолимо снижалась к свинцово-серым волнам.

— Что делать? — лихорадочно размышлял летчик. — Идти к берегу? Но там — фашисты, это верный плен. Нет! Только не это. Значит, тянуть как можно мористей, попробовать посадить «Бостон» на воду. Мифтахутдинову приходилось слышать, что немецкие корабли после боя вылавливали плавающих людей и особенно охотились за нашими летчиками с подбитых машин. Поэтому — подальше, как можно подальше от вражеского конвоя!

— Приготовиться к посадке на воду, — распорядился по СПУ командир. А сам вдруг оробел — никогда не приходилось сажать на воду сухопутный самолет. Как будет вести себя машина, сколько времени продержится на воде? Он не знал этого. И никто никогда не говорил ему об этом, потому что в полку ни с кем такого не случалось. А стальные холодные волны, покрытые пенистыми барашками, неумолимо приближались. От резкого толчка летчик ударился о приборную доску и потерял сознание...

Александр Богачев тоже атаковал безрезультатно. Его, видно, сбила с панталыку неудачная атака топмачтовика и он не ожидал встретить такой интенсивный огонь со всех кораблей сразу, а может, отвлекло беспокойство за подбитого ведомого, но в тот единственный раз сплоховал Александр,

сбросил торпеду немного раньше, чем следовало. Капитан гитлеровского транспорта видел пенистый след мчавшейся к борту торпеды и успел отвернуть.

— Командир, наш ведомый сел на воду, — доложил штурман.

— Вижу, — недовольный собой, сухо отозвался летчик. — Пройдем над местом приводнения, но круг делать не будем, чтобы не насторожить фашистов.

Приземлившись на аэродроме, Богачев, как всегда коротко, без лишних слов доложил о результатах боевого вылета.

— В общем, день сплошных неудач, — махнул он рукой и, провожая взглядом взлетевшую пару самолетов, нервно тербил ремешок планшета. Штурман доложил точные координаты приводнения самолета Мифтахутдинова.

— Как раз на активных коммуникациях немецких конвоев, — глядя на оперативную карту, горько заметил начальник штаба капитан Иванов. — Вот смотрите: Рига — Таллин, Виндава — Таллин... Движение как на проспекте. Жаль, ни за что пропадут ребята. Как не хватает нам гидросамолета! Хотя бы один на весь полк, черт возьми, хоть какой-нибудь завалященький...

А экипаж Мифтахутдинова в эти минуты боролся за жизнь. Получив приказ командира готовиться к посадке на воду, штурман младший лейтенант Глеб Локалов и стрелок-радист сержант Юрий Аксенов принялись разворачивать резиновую спасательную лодку. Резкий толчок бросил их на стенку кабины. Локалов больно ударился левой рукой и сильно повредил ее: то ли перелом, то ли вывих — сразу было не определить. К счастью, Аксенов отделался легкими ушибами и в эти минуты был самым деятельным. Он выбросил на плоскость резиновую лодку и помог выбраться стонавшему от боли Локалову. К ужасу обоих, у них на глазах баллончики автоматического заполнения лодки воздухом, оказавшиеся почему-то незакрепленными, соскользнули с плоскости и мгновенно скрылись в глубине. Юрий кинулся к мехам, подсоединил шланг к лодке, начал торопливо накачивать воздух

вручную. Сколько еще продержится машина на плаву? Он чувствовал, как уходит из-под ног, неумолимо оседает самолет, и качал из последних сил. Ему помогал Мифтахутдинов, который, окунувшись в холодную воду, пришел в себя.

— Ребята, скоро? — слабым голосом зывал время от времени Локалов, плавающий неподалеку. «Бостон», накренившись на нос, ушел под воду, и они остались без опоры, одни в открытом море. Благо у всех троих спасательные жилеты сработали хорошо.

Надвигались сумерки, когда Мифтахутдинов и Аксенов, выбившись из сил, надули, наконец, лодку. Подобрали из воды продрогшего Локалова. Купание в Балтийском море во второй половине сентября не может доставить удовольствия. Все в изнеможении откинулись спиной на упругие резиновые борта, отдав свое утлое суденышко на волю волн. Всех мучила жажда, и только теперь они вспомнили, что в суматохе забыли в самолете и аварийный бортовой паек, и сигнальную ракетницу с ракетами.

Справедливости ради надо отметить, что вскоре после этого случая на Краснознаменном Балтийском флоте появились лодочные гидросамолеты. Сам факт их появления оказался весомым моральным стимулом: экипажи теперь знали, что если будут сбиты над морем, их не оставят на волю случая, обязательно найдут и подберут, что потом не раз и бывало. Бортовой паек и ракетницу с ракетами стали упаковывать в спасательную лодку.

На море опустилась темнота, а с ней подул холодный северный ветер. Промокшее обмундирование, которое негде и не на чем было высушить, плотно облегало тело и вызывало болезненные ощущения. Мифтахутдинов и Аксенов взялись за весла. Гребли изо всех сил, лишь бы согреться. Локалов, поддерживая болевшую руку, пытался унять дрожь.

Ориентируясь по Полярной звезде, гребли на север, к финскому берегу. Там, только там, оставалась та «соломинка», за которую еще можно было ухватиться. Правда, в финских шхерах тоже далеко не безопасно. Хотя Финляндия и заключила

перемирие с Светским Союзом и ее войска не стреляли по нашим, на территории страны оставалось еще немало фашистского отребья, встреча с которым не сулила ничего хорошего.

— Тише!... Тихо, ребята! — громким шепотом воскликнул Локалов, вглядываясь в ночную тьму. — Слышу, кажется, шум кораблей.

Гусман и Юрий притихли, подняли весла. Слышно было, как, звеня, стекает с них вода. И в этот звон, всё усиливаясь, вошел отчетливый рокот мотора сторожевого катера. Но ночь укрыла их надежно, и вскоре этот звук смолк вдали.

Перед рассветом ветер усилился, волны стали выше и круче, резиновую лодку бросало как щепку. Косматые гребни перехлестывали через борт. Пытались вычерпывать воду пригоршнями, но это ничего не давало, так как очередной вал сводил их усилия на нет. добавляя воды много больше, чем им удавалось вычерпать. В ход пошли сапоги. Даже Локалов, преодолевая боль, пытался помогать, но, работая одной рукой, едва не выронил сапог, и Мифтахутдинов сказал:

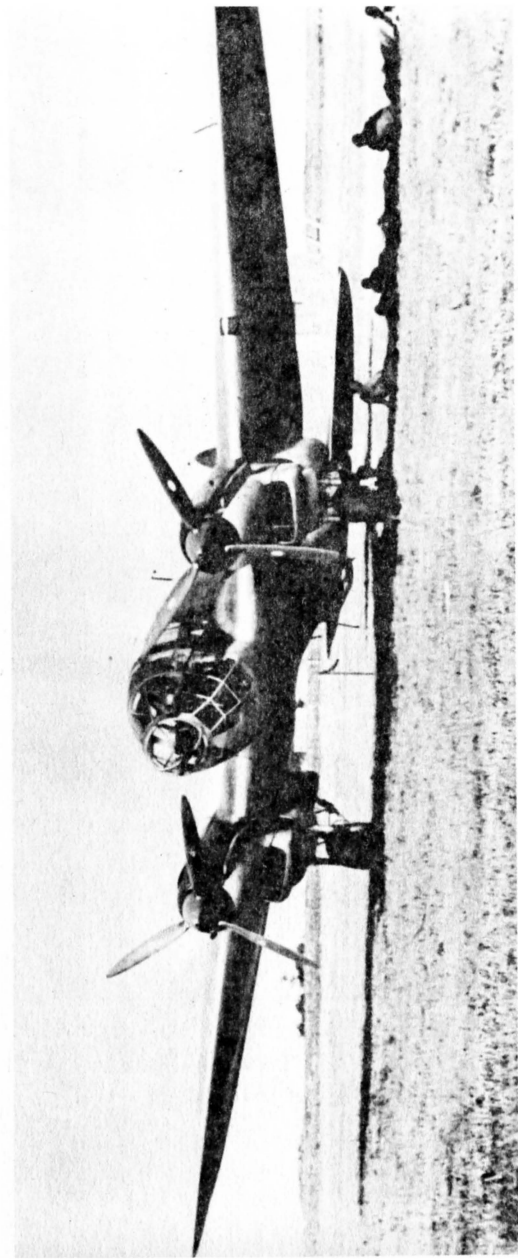
— Ладно, Глеб, не надо. Мы как-нибудь вдвоем... Ты лучше держи мех и весла, чтобы не смыло.

Подкрался рассвет, и ветер вдруг утих, волны уменьшились и уже не перехлестывали через борт. Рваные клочья тумана проносились над лодкой. Он становился все гуще и гуще и постепенно накрыл все вокруг плотным пологом. Стало тихо-тихо. Они потеснее сбились в середине лодки, согревая друг друга общим теплом. Мифтахутдинов закрыл глаза и сразу будто бы погрузился в другой мир. Казалось ему, что идет он по своему лубянскому бору в родной Татарии, а на пути — боровики, подосиновики, маслята сами просятся в руки, а у него и так уже полна корзинка, и брать некуда, а не брать жалко. Он нагибается, протягивает руку и... видение исчезает, перед глазами — молочная пелена тумана.

Встрепенулся вдруг Локалов, прислушался.

— Ты чего? — спросил Мифтахутдинов.

— Вроде опять тарахтит...



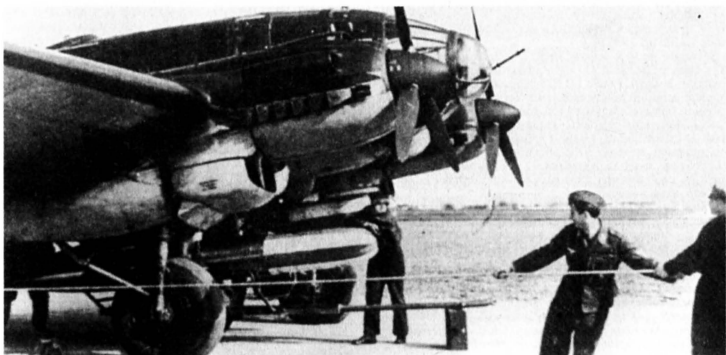
Торпедоносец He-111 на аэродроме

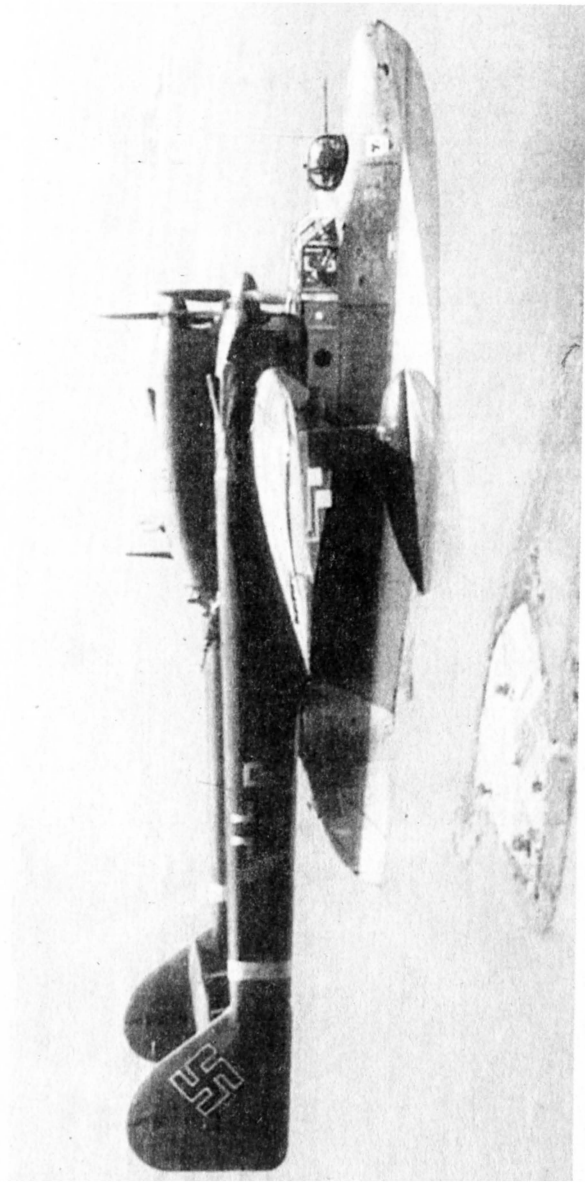


Подготовка торпеды к подвеске к самолету He-111



Подвеска торпеды к самолету He-111. 1942 г.

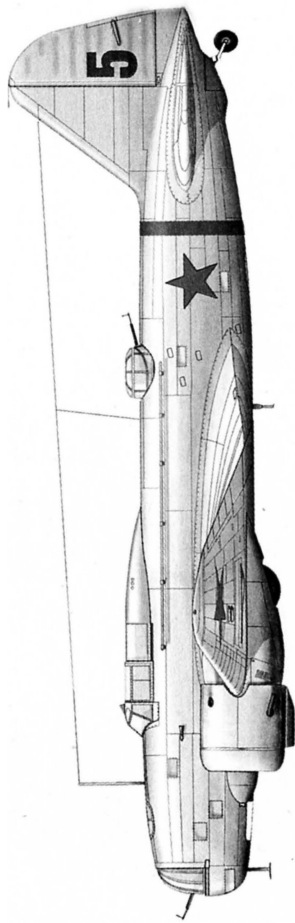




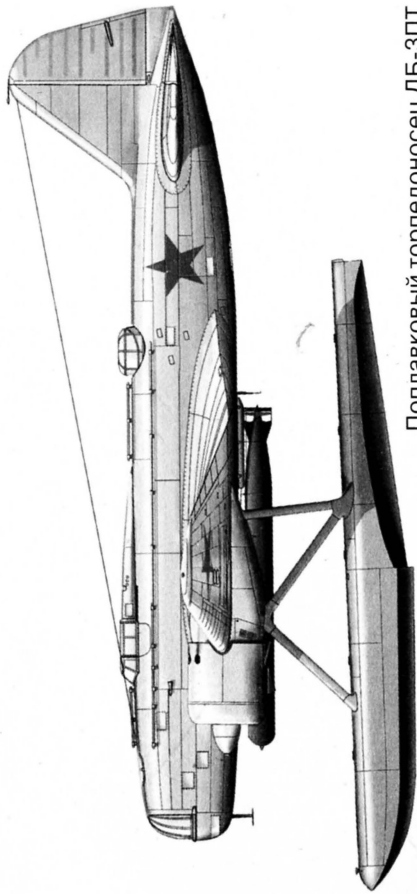
Летающая лодка BV138C – тот самый знаменитый «Гамбург»



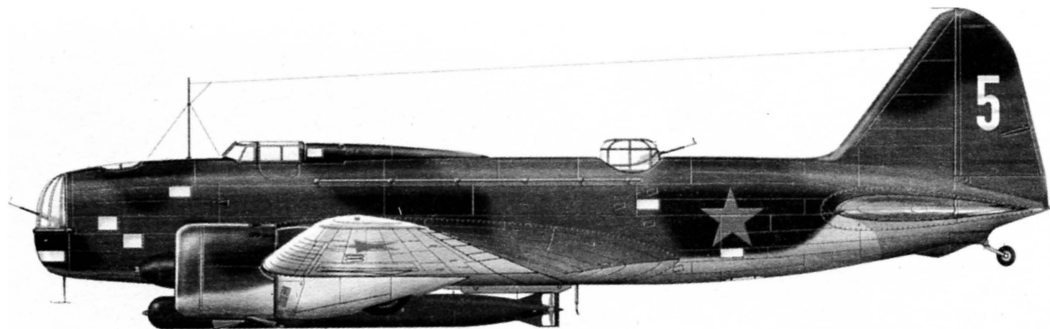
Носовой стрелок бомбардировщика He-111 ведет огонь



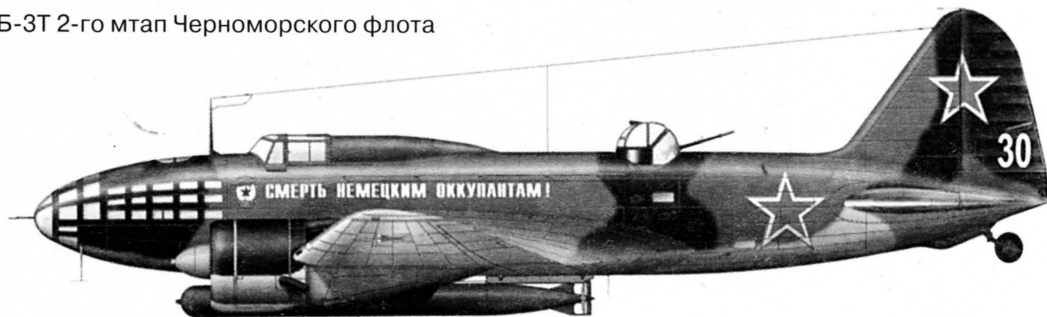
Бомбардировщик ДБ-3Б



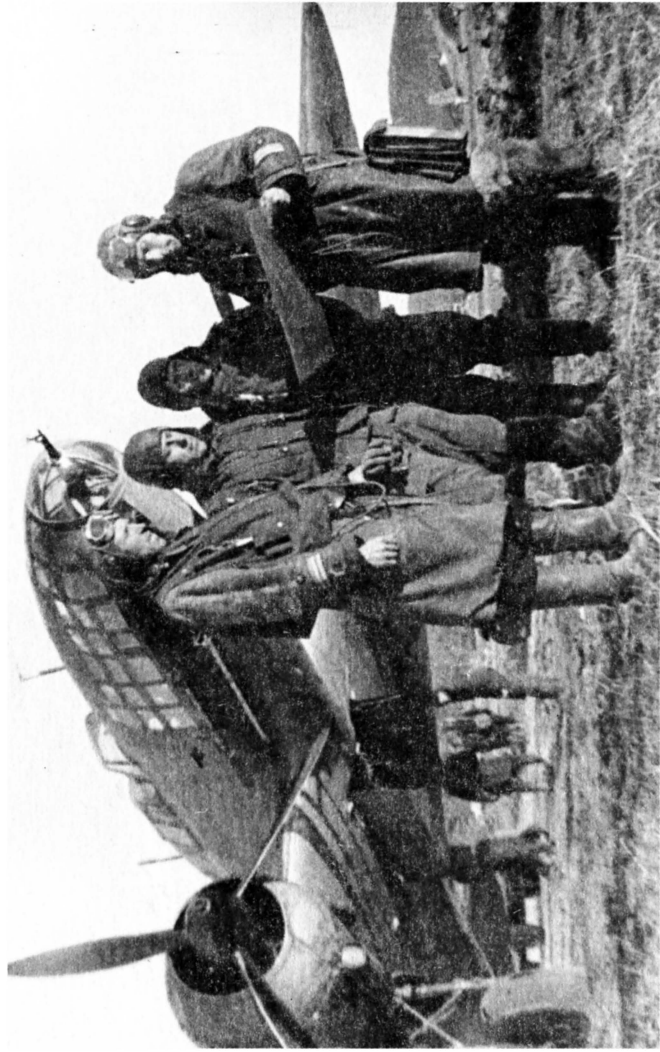
Поплавокый торпедоносец ДБ-3ПТ



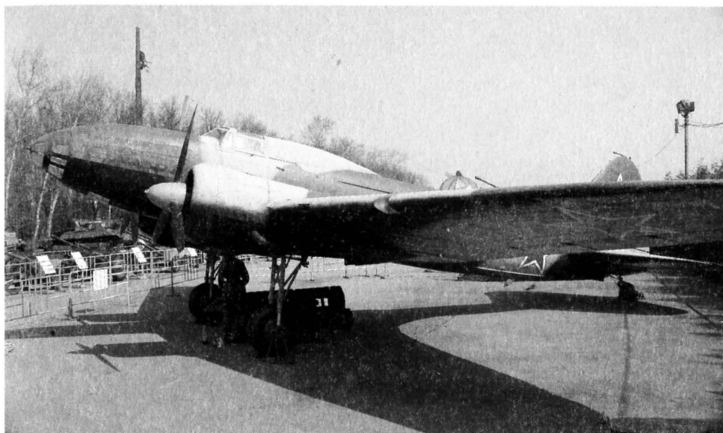
Торпедоносец ДБ-3Т 2-го мтап Черноморского флота



Торпедоносец ДБ-3Ф 1-го Гвардейского мтап Балтийского флота



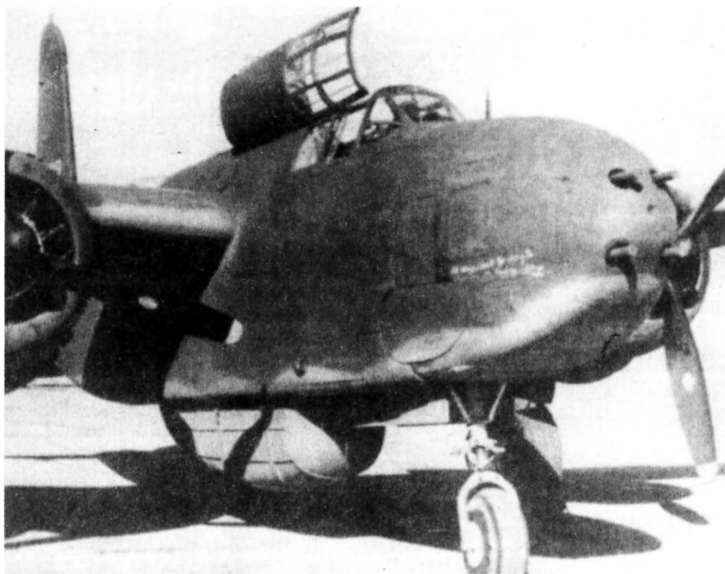
Экипаж бомбардировщика ДБ-3Ф у своего самолета. Северный флот. 1942 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова)



Последний уцелевший торпедоносец Ил-4,
экспонирующийся в музее Великой Отечественной войны
на Поклонной горе



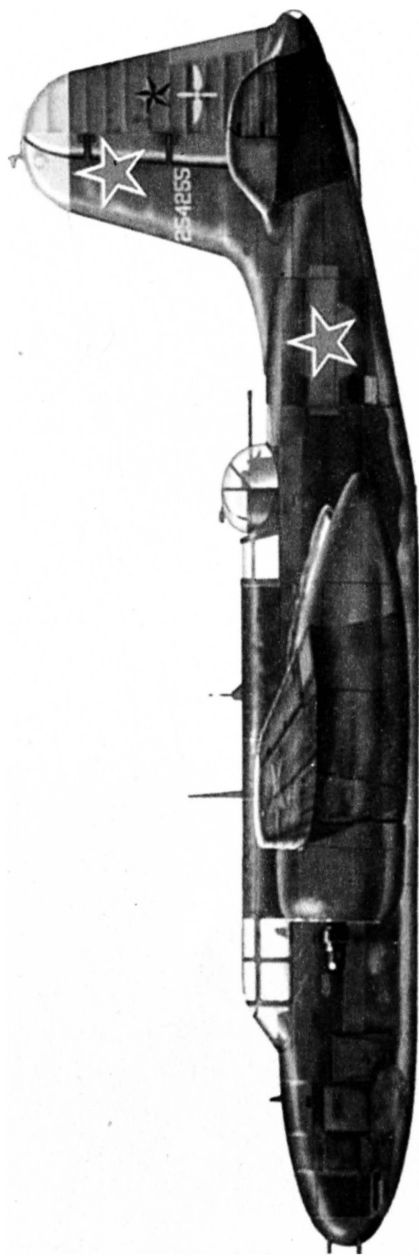
Средняя часть фюзеляжа торпедоносца Ил-4



Торпедоносец А-20Ж. Вид спереди



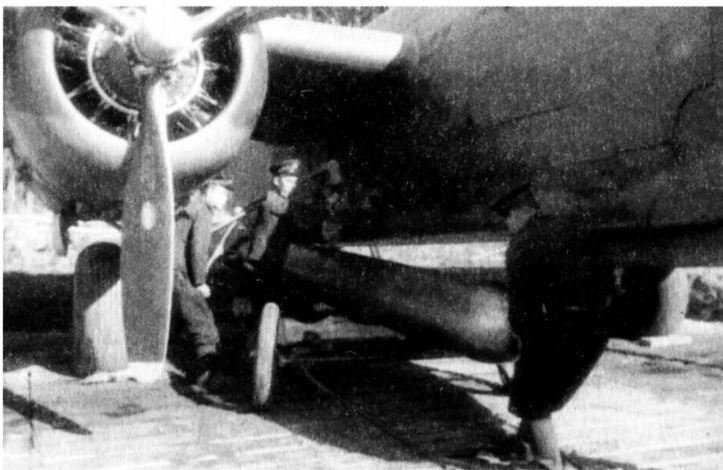
Торпедоносец А-20Ж 51-го мтап Балтийского флота. 1944 г.



Торпедоносец А-20Ж «Бостон»



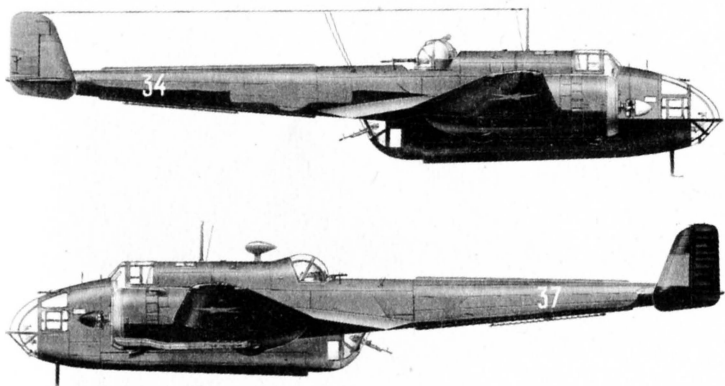
Экипаж «Бостона» у своего самолета. 51-й мтап
Балтийского флота



Подвеска торпеды 45-36АН к «Бостону» А-20 Ж



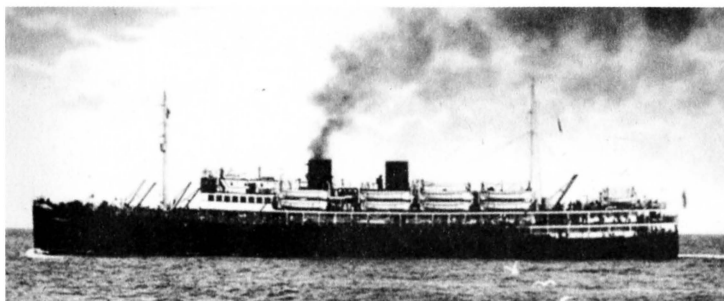
Морские летчики с торпедоносцев «Бостон». 1943 г.
(фото из архива Г.Ф. Петрова)



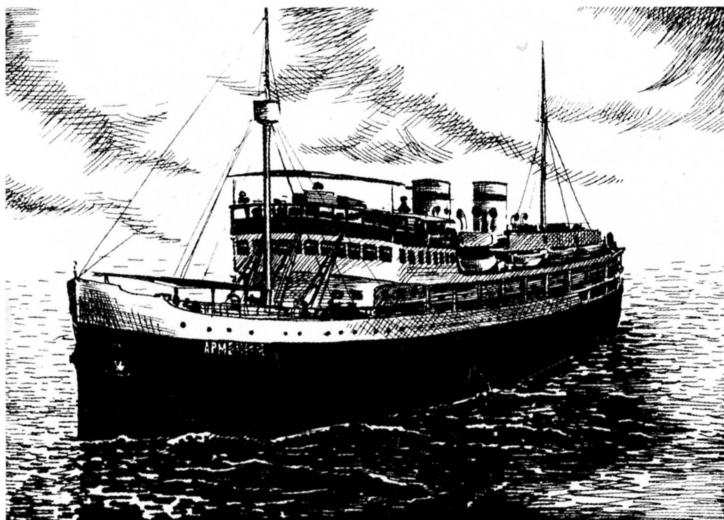
Торпедоносцы «Хэмпден» из 24-го мтап Северного флота

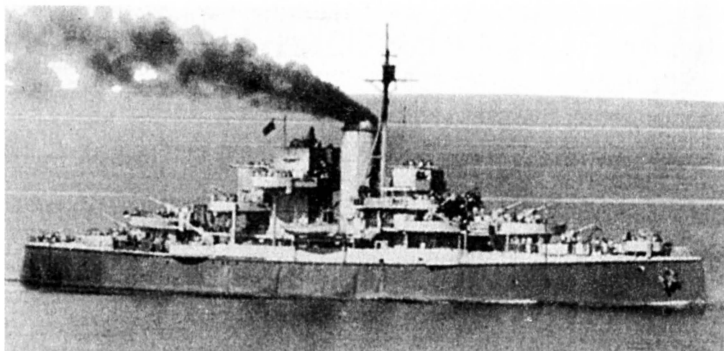


Летчики-торпедоносцы Северного флота у самолета Ил-4Т.
1942 г. (фото из архива П.Б. Липатова)



Грузопассажирский теплоход «Армения», потопленный германским торпедоносцем He-111 7 ноября 1941 г.





Германский крейсер ПВО (зенитная плавбатарея) «Ниобе»



Планирующая торпеда «Хеншель» Hs 293

Прислушались. Нет. Тихо.

Каждый побывавший в бою солдат знает, что тишина на войне бывает страшнее самой яростной атаки. Она угнетает, пугает своей непредсказуемостью. Они также понимали, что эта непрочная тишина может в любую минуту взорваться треском мотора сторожевика, стрельбой и смертью.

— Что, если нарвемся на немцев? — Аксенов высказал вслух вопрос, который у каждого из них был в голове с того самого момента, когда их «Бостон» неуклюже плюхнулся в воду.

— У нас на всех один пистолет и к нему шестнадцать патронов, — невесело сказал Мифтахутдинов. — На первый случай хватит.

Почему после аварийного приводнения пистолет оказался только у летчика, установить не удалось. При вылете на боевое задание у каждого пистолет был в кобуре на пояском ремне.

— Тринадцать — для фашистов, последние три — для нас, — подхватил Аксенов.

— Плена во всяком случае не будет, — прошептал воспаленными губами Локалов.

— Комсомольцы в плен не сдаются! — резюмировал Мифтахутдинов.

— Ну, раз командир заговорил лозунгами, значит, на нашем корабле боеготовность номер один, — не удержался от подначки Аксенов.

И все улыбнулись этой шутке, а вернее, тому, что все, не сговариваясь, пришли к одному и тому же решению. Они готовы были, не колеблясь, разделить одну и ту же участь и, поняв это, стали друг другу еще ближе и роднее.

К полудню туман рассеялся, поднялся выше, а затем и вовсе исчез. Пригрело солнышко, проснулась надежда согреться и подсушить свое обмундирование. Кругом простиралось безмолвное, пустынное море. Они были одни в этом необъятном пространстве, где некуда укрыться, негде спрятаться.

Теперь встреча с неприятельским кораблем или катером могла оказаться роковой.

Слегка обогревшись, они задремали, а может, просто впади в забытие. Мифтахутдинов вдруг встрепелулся: почудилось, будто слышит детские голоса. Кричали действительно рядом, но это были невесть откуда взявшиеся чайки. Они летали кругами над лодкой, сажались неподалеку на воду, а затем поднялись и улели к северу.

— Значит, недалеко земля, раз чайки... — предположил Мифтахутдинов. Штурман и стрелок согласно кивнули. Говорить не хотелось.

Уже к вечеру все услышали шум моторов и насторожились, но поняли: шум доносится с неба. Там, в голубой вышине, шел воздушный бой. Юркие истребители сходились и расходились на пологих и крутых виражах, доносились короткие строчки пулеметных очередей. Аксенов не выдержал, закричал:

— Сюда, сюда!... Куда же вы?!

— Уймись, Юра, — нехотя сказал Мифтахутдинов. — У них свои заботы, некогда им на море глядеть.

Карусель воздушного боя сместилась к югу, а потом и вовсе исчезла в далекой голубизне, унося с собой и шум моторов, и мелькнувшую было надежду. Да и в самом деле, попробуй разгляди в необъятной шири моря крошечную резиновую лодку! И каждый в который уже раз вспоминал так нестати забытую в самолете ракетницу.

Как часовые на посту, сменялись в полубредовом забытии дни и ночи, и каждые последующие сутки усиливали жажду и голод. Плиткой шоколада, чудом заваливавшейся в кармане гимнастерки запасливого стрелка-радиcта, подкармливали, отламывая по мизерному кусочку, раненого штурмана. На четвертый день Аксенов, не устояв перед соблазном, зачерпнул в пригоршню морской воды, глотнул и тут же стал отплевываться:

— Фу, ну и гадость! Тьфу, чтоб тебе...

— Не надо, Юра, — слабым голосом отговаривал его Ло-

калов. — Не надо пить... Я читал где-то, от морской воды потом еще больше пить захочется...

В тот же день опять появились самолеты. Сначала на разных высотах звеньями по три прошла со стороны финского берега девятка наших истребителей, а затем, давя ревом моторов, совсем низко над лодкой пронеслись два таких родных «Бостона». Все трое поднялись из последних сил, кричали и бросали вверх шлемы... Мифтахутдинову даже показалось, что он видел на руле поворота цифру «23». Это Богачев! Или показалось? Торпедоносцы скрылись за низкой линией горизонта и вскоре оттуда донеслись раскаты далеких взрывов.

— Воюют наши, — не без зависти произнес Мифтахутдинов. — Не вешайте нос, ребята, мы с вами тоже еще повоюем, еще доживем до того дня, когда ни одного фашистского гада на земле не останется...

Возникшие и пропавшие, как видения, «Бостоны» расстрожили душу. «Летают, Сашка, бьют гадов, а я... — с завистью к Богачеву казнился Мифтахутдинов. — Вот же продрался он тогда через такую же стену защитного огня. Продрался! Почему же нас сбили? Выходит, он умеет, а я еще нет?» «Маневр, маневр и еще раз маневр», — вспомнил он наставление командира полка и флагштурмана, и ему просто не терпелось немедленно, вот сейчас, сесть за штурвал и доказать всем, что он сумеет перехитрить, провести врага и победить. Так ему захотелось этого, что от досады, от собственного бессилия он даже застонал.

— Ты чего, Гусман? Не переживай, — прохрипел Локалов, угадавший муки командира. — Я в тебя верю... Дай вот выберемся из этой передраги... Мы с тобой еще себя покажем.

К вечеру пятых суток во мгле показалась темная расплывчатая полоска. Сомнений не было; это берег. Лодку несло к нему. Мифтахутдинов и Аксенов приподнялись на колени, растянули на вытянутых руках вконец истрепавшийся, облохматившийся мятый командирский китель. Даже под таким импровизированным парусом лодка пошла намного бы-

стрее. Но не было сил держать парус — пять суток без пищи и воды сделали свое дело.

— Вроде бы мотор, командир, слышишь? — встревожился Аксенов. И действительно, приближаясь, нарастало та-рахтение лодочного мотора, и тут же из береговой тени выплыл высокий нос деревянной шхуны. Мифтахутдинов схватился за кобуру, но Локалов тронул его за руку:

— Обожди, похоже, рыбаки это...

На командном пункте полка майор Ситяков попросил меня к оперативной карте и, обедая кружочком точку на освобожденной части Эстонии, сказал:

— Придется вам, Иван Феофанович, слетать вот сюда. Финские рыбаки подобрали экипаж Мифтахутдинова... Да-да, живы ребята, только отошали и обессилели за пять суток. Они вот здесь, на этом аэродроме. Встретьте, обласкайте, подбодрите и везите их сюда.

Едва мы приземлились (со мной летали штурман капитан Петр Сазонов и стрелок-радист Юрий Волков), от деревянного аэродромного домика к самолету устремились трое, одетые как-то странно. Мы невольно насторожились, а Волков, как он потом сам рассказывал, даже развернул турель своей спаренной установки. Но трое подошли ближе, и мы узнали наших пропавших без вести, которых считали погибшими. Вместо привычного взгляду флотского обмундирования, которое порвалось настолько, что его пришлось выбросить, финны одели их в свое, что нас поначалу и смутило. Мифтахутдинов, приложив руку к головному убору, пытался доложить по всей форме, но из этого ничего не получилось; слезы заливали глаза, радостное волнение перехватило горло. Мы обнялись и расцеловались, оба растроганные. Впервые я увидел этого волевого и, как раньше казалось, самоуверенного крепыша таким растерянным. Обнялись и с остальными. Я всматривался в их лица и удивлялся переменам, которые в них произошли. И не только истощение и нечеловеческая усталость были тому причиной. Ребята стали не такими, какими неделю назад я провожал их в полет. Из вче-

рашних мальчишек они превратились в умудренных жизнью мужчин, заглянувших смерти в глаза и неотступивших. Передо мной стояли настоящие герои.

— А Таллин освободили? — спросили они, когда первое волнение улеглось.

— Освободили, освободили.

Мифтахутдинов все сокрушался, что не смог спасти самолет и дотянуть до аэродрома.

— Ничего! Главное — вы живы, а машина вам будет, — успокаивал я его¹.

19 сентября в Москве было подписано соглашение о перемирии с Финляндией. В тот же день два А-20Ж и два Ил-4 1-го гмтап летали для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море и Финском заливе. Три самолета кораблей противника не обнаружили, а Ил-4, пилотируемый лейтенантом Мироновым, в 6 ч. 15 м. в 40 милях западнее мыса Мелайдо (о. Сааремаа) атаковал торпедой и, по донесению экипажа, потопил транспорт в 4000 т. Но на самом деле атака оказалась безуспешной.

21 сентября с 10 ч. 35 м. до 14 ч. 15 м. два А-20Ж 1-го гмтап и два А-20Ж 51-го мтап летали на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском море, но ничего не обнаружили и вернулись с боезапасом.

В тот же день семь А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием 24 Як-9 21-го иап в 14 ч. 50 м. атаковали в 60 милях западнее порта Либава вражеский конвой (два транспорта и два сторожевых корабля), шедший курсом 210°. По донесению экипажей, попаданием торпеды и бомб потоплен транспорт в 10 000 т и попаданием бомбы поврежден второй транспорт в 6000 т. Увы, опять противник не имел потерь.

Очень активно действовали летчики-гвардейцы. 22 сентября в 7 ч. 50 м. четыре «Бостона» 1-го гмтап в 16 милях севернее о. Осмусаар атаковали конвой противника из шести транспортов и до двадцати кораблей охранения, шедших

¹ Орленко И.Ф. Крылатые торпедоносцы. Рукопись. Материалы сайта militera.lib.ru/memo/russian/orlenko...if...2/index.html.

курсом 270°. По донесению экипажа, попаданием торпед и бомб были потоплены два транспорта в 10 000 и 7000 т.

В 12 ч. 05 м. два А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием 24 самолетов Як-9 21-го иап атаковали конвой противника в составе трех транспортов и тральщика, шедший курсом 190° в 26 милях юго-западнее порта Либава. По донесению экипажей, в результате прямых попаданий бомб был потоплен транспорт в 6000 т. Наши самолеты были атакованы FW-190. В воздушном бою сбиты три вражеских самолета, наши потери — три А-20Ж и один Як-9.

В 12 ч. 20 м. три А-20Ж 1-го гмтап атаковали конвой противника в составе семи транспортов, танкера, двенадцати сторожевых кораблей и тральщика, следовавших курсом 210° в 15 милях северо-западнее порта Палдиски. По донесению экипажей, попаданием торпеды был потоплен транспорт в 5000 т.

В 14 ч. 19 м. пять А-20Ж 1-го гмтап в 15 милях западнее маяка Хиинумадал атаковали конвой противника (4 транспорта и 2 сторожевых корабля), следовавший курсом 240°. Прямым попаданием торпеды и бомб были потоплены два транспорта (15 000 и 6000 т). Огнем корабельной зенитной артиллерии был сбит один «Бостон».

В 17 ч. 25 м. четыре А-20Ж 1-го гмтап в 18 милях севернее о. Осмусаар атаковали конвой противника (около 60 вымпелов). По донесению экипажа, прямым попаданием бомб и торпед были потоплены два транспорта в 8000 т и 5000 т и поврежден транспорт в 7000 т.

Однако единственным потопленным в этот день судном, название которого удалось установить, был транспорт «Мозро» («Моего») вместимостью 6111 брт, затонувший в точке с координатами ш. = 57°26'; д. = 20°18'.

23 сентября с 4 ч. 53 м. до 10 ч. 25 м. два Ил-4 и семь А-20Ж 1-го гмтап, а также четыре А-20Ж 51-го мтап летали на поиск кораблей противника в Балтийском море. По донесению экипажей, они потопили торпедами три транспорта (два по 8000 т и один в 6000 т) и сторожевой корабль в районе 30 миль

западнее о. Эзель. И опять в «Справочнике потерь...» сказано: «не вполне достоверно», то есть опять мимо.

25 сентября в 8 ч. 35 м. Ил-4 1-го гмтап в Балтийском море безуспешно атаковал торпедой тральщик противника, шедший курсом 220° в 45 милях северо-западнее порта Виндава.

В тот же день восемь А-20Ж 51-го мтап летали для крейсера на коммуникациях противника в Рижском заливе. «Бостон», пилотируемый лейтенантом Тимофеевым, в 12 ч. 50 м. обнаружил конвой в составе трех транспортов и двух тральщиков, следовавший курсом 100° в 10 милях севернее маяка Колкасагс. По донесению экипажа, головной транспорт в 6000 т был потоплен торпедой. Остальные семь самолетов из-за плохой погоды кораблей противника не обнаружили.

Действительно Тимофеев в точке с координатами ш. = 58°03'; д. = 24°01' утопил транспорт «Meyersledge» вместимостью 828 брт.

28 сентября семь А-20Ж 1-го гмтап двумя группами под прикрытием 22 самолетов Як-9 21-го иап летали на атаку транспортов противника в Балтийском море. В 12 ч. 10 м. четыре А-20Ж в Ирбенском проходе атаковали и, по донесению экипажей, потопили торпедой и бомбой транспорт в 15 000 т, следовавший курсом 260° в охранении тральщика, четырех сторожевых кораблей и 11 быстроходных десантных барж. Огнем корабельной зенитной артиллерии были сбиты три наших «Бостона». Вторая группа самолетов вражеских кораблей не обнаружила.

В 16 ч. 15 м. самолет А-20Ж 51-го мтап в Рижском заливе в 8 милях южнее о. Абура безуспешно атаковал транспорт противника, шедший в конвое из четырех транспортов и 15 сторожевых кораблей и тральщиков.

В 21 ч. 31 м. «Бостон» 1-го гмтап, пилотируемый капитаном Меркуловым, в Рижском заливе, в 14 милях восточнее мыса Мерсрагс атаковал и, по донесению экипажа, потопил транспорт в 5000 т, шедший курсом 220° в охранении двух тральщиков.

В этот день в «Справочнике потерь...» числится один транспорт вместимостью 15 000 брт (!), потопленный «достоверно». Представим себе на секунду, что такой большой транспорт был действительно утоплен и название его наши историки так и не выяснили! Что, у немцев плавали сотни огромных транспортов вместимостью 15 000 брт, то есть водоизмещением свыше 20 тыс. тонн?

29 сентября в 16 ч. 55 м. самолет А-20Ж 51-го мтап, пилотируемый командиром полка майором Ситяковым, летал на крейсерство в Рижский залив. В 12 милях юго-восточнее о. Абука он атаковал и, по донесению экипажа, потопил торпедой транспорт в 7000 т. В 18 ч. 30 м. самолет попал в сложные метеоусловия, врезался в воду в районе маяка Шепелевский и утонул, летчик и штурман погибли, спасся только стрелок-радист.

Достоверно известно, что в этот день транспорт «Фатерланд» вместимостью 1300 брт выбросился на мель. Возможно, он был поврежден торпедой.

1 октября с 7 ч. 25 м. до 16 ч. 13 м. восемь «Бостонов» 51-го мтап летали для крейсерства на коммуникациях противника в Балтийском море и Рижском заливе. Первая пара (летчики — лейтенант Борисов и младший лейтенант Бушаев) в 9 ч. 15 м. в 13 милях северо-восточнее мыса Колкасагс атаковала конвой противника в составе транспорта в 6000 т и двух тральщиков, следовавших курсом 325°. По донесению экипажей, бомбой был потоплен тральщик, но из-за сильного огня корабельной зенитной артиллерии результата пуска торпеды экипажи не наблюдали, при этом был подбит мотор на одном из самолетов. Вторая пара А-20Ж в 10 ч. 20 м. в 9 милях северо-западнее мыса Колкасагс обнаружила и безуспешно атаковала транспорт в 4000 т, шедший курсом 150° в охранении сторожевого корабля.

Третья пара «Бостонов» кораблей противника не обнаружила.

Четвертая пара в 15 ч. 38 м. в 25 каб. северо-западнее маяка Овизи атаковала транспорт в 5000 т, шедший курсом 250° в

составе конвоя из пяти транспортов, четырех сторожевых кораблей, двух сторожевых катеров, и потопила прямым попаданием бомбы ФАБ-250 транспорт.

С 16 ч. 32 м. до 20 ч. 22 м. шесть самолетов А-20Ж и два Ил-4 1-го гмтап поодиночке производили крейсерские полеты в Балтийском море. Три самолета вражеских кораблей не обнаружили и возвратились на аэродром сторпедами. Четыре А-20Ж в 17 ч. 15 м. у мыса Мерсрагс торпедой потопили транспорт в 10 000 т и сторожевой корабль.

В 18 ч. 45 м. Ил-4 в 20 милях восточнее мыса Мерсрагс атаковал конвой противника (три транспорта и сторожевой корабль), следовавший курсом 135°. По донесению экипажа, транспорт в 8000 т был потоплен торпедой. Огнем зенитной артиллерии противника в районе мыса Мерсрагс были сбиты два «Бостона». 24 самолета Як-9 21-го иап прикрывали выход торпедоносцев в Балтийское море.

Все донесения о судах, «потопленных» 1 октября, в «Справочнике потерь...» числятся как «не вполне достоверные».

2 октября четыре А-20Ж 51-го мтап поодиночке крейсировали в Рижском заливе. Один самолет, пилотируемый капитаном Мещериным, в 8 ч. 30 м. в 10 милях восточнее мыса Мерсрагс обнаружил и атаковал торпедой транспорт в 7000 т. По донесению экипажа, транспорт затонул. Согласно «Справочнику потерь...» это был транспорт «Мальгахе» водоизмещением 9000 т, следовавший с грузом вооружения на о. Эзель.

Второй самолет из-за плохой погоды кораблей противника не обнаружил.

В тот же день три А-20Ж 1-го гмтап поодиночке производили крейсерские полеты в Балтийском море. «Бостон», пилотируемый подполковником Борзовым, в 20 ч. 20 м. восточнее мыса Мерсрагс потопил торпедой транспорт в 4000 т, шедший курсом 330° в охранении четырех сторожевых кораблей. Сей успех в «Справочнике потерь» определен как «не вполне достоверный».

6 октября восемь А-20Ж 51-го мтап летали на поиск кораблей противника на его коммуникациях в Балтийском мо-

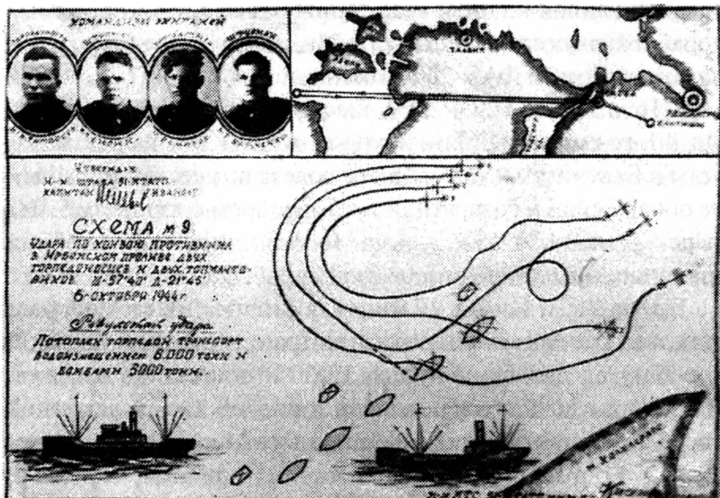


Схема удара по вражескому конвою торпедоносцев и топмачтовиков Балтийского флота 6 октября 1944 г.

ре. Четыре самолета в 12 ч. 30 м. севернее маяка Овизи атаковали конвой противника в составе шести транспортов и трех сторожевых кораблей. По донесению экипажей, торпедой был потоплен транспорт в 6000 т. Огнем корабельной зенитной артиллерии был сбит один «Бостон».

В тот же день три А-20Ж 1-го гмтап производили крейсерские полеты в Балтийском море и, по донесению экипажей, атаковали транспорт в 7000 т, шедший в сопровождении двух сторожевых кораблей курсом 200° в 36 милях западнее маяка Овизи. В 19 ч. 28 м. от попадания торпеды транспорт затонул. Позже был атакован второй конвой (три транспорта) в 38 милях западнее порта Либава, и в 20 ч. 00 м. торпедой был потоплен концевой транспорт в 4000 т.

Все эти донесения о потоплениях в «Справочнике потерь...» отнесены к «не вполне достоверным».

8 октября четыре А-20Ж 1-го гмтап летали на крейсерство в Балтийском море. Три самолета противника не обнаружи-

ли, а четвертый, пилотируемый майором Кузнецовым, в 8 ч. 24 м. потопил торпедой транспорт в 6000 т, шедший курсом 215° в охранении двух сторожевых кораблей в 30 милях западнее порта Либава.

Двенадцать «Бостонов» 51-го мтап в этот день также крейсировали в Балтийском море. Одиннадцать самолетов из-за неблагоприятных метеоусловий кораблей противника не обнаружили, а двенадцатый, пилотируемый лейтенантом Борисовым, в 10 ч. 15 м. потопил торпедой транспорт в 5000 т, шедший в охранении двух сторожевых кораблей и двух тральщиков в 11 милях севернее мыса Мерсрагс.

Если верить «Справочнику потерь...», то повезло одному Борисову, который потопил безымянный транспорт в 5000 т, на котором «находилось 650 человек». Зарубежных подтверждений гибели судна не найдено.

9 октября в 14 ч. 00 м. четыре А-20Ж 51-го мтап (ведущий — младший лейтенант Богачев) из числа девяти А-20Ж, вылетевших в крейсерство, атаковали конвой (два транспорта и два сторожевых корабля) в Ирбенском проходе южнее маяка Сырве и потопили два транспорта в 12 000 и 3000 т, а также сторожевой корабль, израсходовав на это три торпеды и десять бомб ФАБ-250.

В 20 ч. 00 м. А-20Ж 1-го гмтап, пилотируемый капитаном Пресняковым, из числа четырех А-20Ж, вылетевших на крейсерство в Балтийском море, атаковал конвой противника в составе транспорта и двух сторожевых кораблей, следовавший курсом 240° в 80 милях северо-западнее порта Мемель. По донесению экипажа, торпедой был потоплен транспорт в 5000 т.

Подтверждений успехам 9 октября не найдено.

10 октября с 9 ч. 55 м. до 10 ч. 34 м. из 17 самолетов А-20Ж 51-го мтап вылетели на крейсерские полеты в Балтийском море под прикрытием двенадцати Як-9 21-го иап. Три «Бостона» (ведущий — майор Ковалев) в 9 ч. 55 м. потопили торпедами и бомбами буксир и баржу противника в 10 милях восточнее мыса Мерсрагс. Два самолета (ведущий — млад-

ший лейтенант Богачев) потопили торпедами два транспорта по 4000 т в 15 милях севернее маяка Овизи. Двенадцать остальных самолетов, не обнаружив кораблей противника, возвратились с боезапасом на свой аэродром.

Согласно «Справочнику потерь...», потопление буксира и баржи в точке с координатами ш. = 57°20'; д. = 23°20' считается достоверным, а иностранные источники подтверждают потопление транспорта «Инга Христоферст» («Inge Christoffersen») вместимостью 1334 брт.

11 октября пять самолетов А-20Ж 1-го гмтап крейсировали в Балтийском море. Один «Бостон», пилотируемый майором Кузнецовым, в 12 ч. 11 м. потопил торпедой транспорт в 8000 т, шедший в составе конвоя курсом 245° в 35 милях юго-западнее Либавы. Однако, по «Справочнику потерь...», это потопление «не вполне достоверно».

Второй А-20Ж в 13 ч. 10 м. безуспешно атаковал торпедой транспорт в 8000 т в 3 милях северо-западнее Либавы. Торпеда, сброшенная с самолета, не пошла из-за малой глубины места атаки.

Два «Бостона» не обнаружили кораблей противника, а пятый «Бостон» не вернулся по неизвестной причине.

13 октября пять самолетов А-20Ж 1-го гмтап крейсировали в Балтийском море. Один А-20Ж в 20 ч. 08 м. безуспешно атаковал транспорт в 5000 т в 11 милях западнее маяка Акменрагс. Остальные самолеты не обнаружили кораблей противника из-за плохой погоды и возвратились с торпедами на свой аэродром.

51-й мтап был передислоцирован в этот день с аэродрома Клопицы на аэродром Паневежис.

Как позже писал командир 51-м мтап И.Ф. Орленко: «Часть экипажей, улетев на боевое задание из Клопиц, возвращалась из полета уже на литовскую землю. Остальные перелетели сюда, взяв на борт самолета техников, механиков и мотористов, подвесив на держатели торпеды.

Мы обживали новый аэродром. С нашим перелетом сюда вся 8-я минно-торпедная Гатчинская авиадивизия собралась

в одном месте: три полка ударных и два истребительных. Это — сила, это уже не растопыренные пальцы, а мощный кулак! Мы получили возможность взаимодействовать со штурмовиками, а самое главное — нас теперь от взлета до посадки будут прикрывать новенькие Як-9 из базировавшихся тут же истребительных авиаполков, которыми командовали Герои Советского Союза П.И. Павлов и А.А. Мироненко. Что и говорить, защита надежная!

Паневежис — маленький литовский городок. Юго-восточнее него командование Красной армии накануне войны приступило к строительству большого аэродрома, но завершить его не удалось. Гитлеровцы сначала его не использовали, а когда фронт стал стремительно приближаться к Прибалтике, им потребовались новые базы для авиации. Достраивался аэродром руками русских военнопленных и угнанных в рабство советских людей, о чем свидетельствовали, например, надписи, выдавленные в застывающем растворе бетонных плит: «Здесь работали русские. 12.04.44 года». Отступая, гитлеровцы разрушили все, что могли: взорвали служебные здания, взлетно-посадочную полосу. Но наши бойцы строительного батальона в короткий срок отремонтировали постройки, устранили все другие повреждения.

Аэродром позволял нормально работать всем пяти полкам. Для нас были заранее приготовлены места стоянок самолетов в укрытиях, командный пункт, помещения для личного состава. Словом, по сравнению с Клопицами, мы расположились здесь с комфортом. Полоса позволяла взлетать даже с небольшим попутным ветром. Таким образом, самолеты уходили в небо сразу после выруливания из капониров на полосу, а после посадки и пробега тотчас же направлялись в укрытие».

Осенью 1944 г. на пяти «Бостонах» 1-го гмтап установили первые советские бортовые локаторы типа «Гнейс-2М», предназначенные для обнаружения морских надводных целей. Сначала их опробовали на Ладоге: берег обнаруживался за 90 км, а баржа с буксиром — за 20 км. Первый боевой вы-

лет с РЛС совершил 15 октября 1944 г. командир полка Герой Советского Союза И.И. Борзов.

В этот день двенадцать самолетов А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием двадцати Як-9 21-го иап и восьми Як-9 14-го ги-ап производили крейсерские полеты в Балтийском море. В условиях плохой видимости с помощью радиолокатора Борзов обнаружил в 15 милях севернее маяка Иерсхейфт три транспорта противника, следовавшие курсом 220°, и в 17 ч. 45 м. потопил торпедой концевой транспорт в 8000 т. Но на самом деле торпеда прошла мимо.

Остальные самолеты из-за плохих метеоусловий кораблей противника не обнаружили. Один «Бостон» из боевого полета не вернулся. Самолеты прикрытия на маршруте сбили один Ме-110.

18 октября четыре самолета А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап крейсировали в Балтийском море. Первая пара торпедоносцев из-за плохих метеоусловий кораблей противника не обнаружила. Вторая пара самолетов в 15 ч. 45 м. в 33 милях северо-западнее маяка Стило потопила торпедой транспорт в 6000 т, шедший курсом 260°. Другая пара «Бостонов» в 16 ч. 57 м. в 18 милях западнее Либавы потопила торпедой транспорт в 6000 т, шедший курсом 95° в охранении двух сторожевых кораблей. На обратном пути наши торпедоносцы были атакованы четырьмя FW-190, один из которых был сбит. На самом деле ни один вражеский транспорт в этот день потоплен не был.

28 октября с 7 ч. 44 м. до 17 ч. 59 м. три самолета А-20Ж 1-го гмтап и шесть самолетов А-20Ж 51-го мтап летали поодиночке и парами летали на крейсерство в Балтийское море. Семь из них не обнаружили кораблей противника. А один самолет в 9 ч. 45 м. в 15 милях севернее маяка Кольберг безрезультатно атаковал торпедой подводную лодку, шедшую курсом 230°. Капитан Меркулов в 14 ч. 40 м. в 25 милях северо-западнее того же маяка потопил торпедой транспорт в 4000 т, следовавший курсом 280° в конвое с двумя другими

транспорты. Экипаж самолета наблюдал за результатом атаки до момента полного погружения транспорта. Однако даже в «Справочнике потерь...» факт потопления признан «не вполне достоверным», а подтверждения в иностранных источниках отсутствуют.

30 октября в 12 ч. 30 м. двенадцать «Бостонов» 1-го гмтап крейсировали в Балтийском море, но из-за неблагоприятных метеословий кораблей противника не обнаружили и вернулись на свой аэродром с боезапасом.

С 16 ч. 55 м. до 22 ч. 55 м. четыре А-20Ж и один Ил-4 1-го гмтап, действуя поодиночке, крейсировали в Балтийском море. По донесению экипажа, «Бостон», пилотируемый майором Кузнецовым, в 18 ч. 35 м. в 21 миле северо-западнее маяка Брюстерорт потопил торпедой транспорт в 4000 т, шедший курсом 60° в охранении двух сторожевых кораблей. Самолет А-20Ж, пилотируемый лейтенантом Гашевым, в 18 ч. 55 м. в 23 милях севернее того же маяка потопил торпедой транспорт в 3000 т, шедший курсом 80 без охранения. «Бостон» старшего лейтенанта Шишкова в 20 ч. 50 м. в 25 милях юго-западнее Либавы потопил торпедой транспорт в 5000 т, шедший курсом 200° в составе конвоя из трех транспортов и трех сторожевых кораблей. Остальные самолеты возвратились на аэродром с торпедами. Увы, все эти донесения о потоплениях оценены как «не вполне достоверные».

18 ноября в Балтийском море два торпедоносца и два топмачтовика А-20Ж 51-го мтап парами с 8 ч. 45 м. до 12 ч. 12 м. летали в крейсерство на коммуникациях противника. Одна пара «Бостонов» в 11 ч. 20 м. в 18 милях от Либавы обнаружила три транспорта, шедшие в строе кильватера в охранении трех сторожевых кораблей курсом 40° со скоростью 3 узла. По донесению экипажей, самолеты потопили торпедой и одной ФАБ-500 концевой транспорт в 6000 т, что в «Справочнике потерь...» оценено как «не вполне достоверно».

Вторая пара «Бостонов» в заданном районе кораблей про-

тивника не обнаружила, и торпедоносец вернулся с торпедой, а топмачтовик сбросил бомбы в воду.

В тот же день шесть торпедоносцев и пять топмачтовиков А-20Ж 1-го гмтап с 14 ч. 47 м. до 17 ч. 40 м., по данным авиаразведки, летали уничтожать легкий крейсер противника в Балтийском море. Но в заданном районе самолеты крейсера не обнаружили. Топмачтовики сбросили бомбы в воду. На обратном пути один торпедоносец из-за неисправности матчасти сбросил торпеду в воду в 30 км западнее Шяуляя, а остальные торпедоносцы возвратились на аэродром с торпедами.

23 ноября два самолета А-20Ж 1-го гмтап в 22 ч. 56 м. вылетели на поиск и уничтожение немецкого тяжелого крейсера типа «Лютцов» в средней части Балтийского моря. Но из-за сильной облачности на высоте 600—300 м самолеты задания не выполнили. Один из них в 23 ч. 30 м. возвратился с торпедой на свой аэродром, а второй в 24 ч. 00 м. еще находился в воздухе.

7 декабря четыре самолета-торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап, действуя поодиночке, с 10 ч. 00 м. до 16 ч. 46 м. крейсировали в Балтийском море. Один из них в заданном районе кораблей противника не обнаружил, два других из-за плохих метеоусловий возвратились. Все три самолета сели на аэродром с торпедами. Четвертый самолет, летевший на высоте 20—100 м, в 15 ч. 15 м. в 30 милях от маяка Хела был атакован двумя Ме-110, сбросил торпеду в воду и ушел от преследования противника.

Любопытно, что в западных источниках говорится, что 7 декабря у мыса Стейкорт наши самолеты потопили торпедами сторожевые корабли V-1606 водоизмещением 422 т и Vb-515 водоизмещением 252 т.

12 декабря четыре самолета А-20Ж 51-го мтап (два торпедоносца и два топмачтовика) под прикрытием восьми Як-9 21-го иап с 12 ч. 14 м. до 14 ч. 35 м. летали для нанесения удара по транспортам противника, обнаруженным воздушной

разведкой в районе Данцигской бухты. В 13 ч. 53 м. в 9 милях восточнее маяка Хела самолеты атаковали бомбами и торпедами два транспорта, шедшие курсом 270° в охранении пяти сторожевых кораблей, тральщика и двух сторожевых катеров. По донесению экипажей, один транспорт в 6000 т был потоплен. Увы, транспорт был потоплен «не вполне достоверно». Огнем зенитной артиллерии с неприятельских кораблей был сбит один «Бостон».

20 декабря два самолета А-20Ж 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 9-го иап с 8 ч. 40 м. до 13 ч. 55 м. летали в Балтийское море. В 11 ч. 45 м. в точке с координатами ш. = $54^\circ 40'$; д. = $16^\circ 00'$ (около 10 миль северо-западнее маяка Иерсхедт) один самолет обнаружил два транспорта и сторожевой катер противника и безуспешно атаковал концевой транспорт торпедой. Второй самолет в заданном районе вражеских кораблей не обнаружил и возвратился с торпедой.

В тот же день два самолета А-20Ж 51-го мтап с 9 ч. 06 м. до 12 ч. 05 м. крейсировали в Балтийском море. В 10 ч. 06 м. экипаж одного «Бостона» в 20 милях северо-восточнее маяка Брюстерорт (ш. = $55^\circ 15'$; д. = $20^\circ 20'$) обнаружил три транспорта и сторожевой корабль противника и вышел в атаку. По донесению экипажа, концевой транспорт в 6000 т был потоплен. Западные источники не подтверждают потопление судна. После выхода из атаки самолет атаковали с разных направлений пять FW-190, и от преследования истребителей он ушел в облака.

Второй самолет в заданном районе кораблей противника не обнаружил и при посадке на аэродром разбился.

Во второй половине 1944 г. за счет поступления «Бостонов» значительно увеличилось число балтийских торпедоносцев. Стали применяться комбинированные атаки конвоев с участием не только торпедоносцев, но и топмачтовиков, и штурмовиков (последние подавляли огонь зенитных орудий). Наблюдался рост потерь противника.

По мнению автора, сразу после выхода Финляндии из

войны имелась возможность «нажать» на Швецию и заставить ее немедленно прекратить все морские перевозки в Германию и обратно, что имело бы огромные военные и политические последствия. При этом главным рычагом могли стать торпедоносцы, действовавшие у кромки территориальных вод, как говорится, плюс-минус километр. Шведы были бы поставлены перед выбором — или начинать боевые действия против СССР, что осенью 1944 г. являлось для них самоубийством, или наблюдать массовую гибель своих судов в собственных терводах, либо, что самое вероятное, прекратить все морские перевозки в Германию.

Глава 6

«НЕ ДАТЬ ФРИЦАМ УЙТИ!»

К 1 января 1945 г. в составе 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка состояло 16 самолетов-торпедоносцев А-20Ж и девять Ил-4, базировавшихся на аэродромах Паневежис и Паланга. В 51-м минно-торпедном авиаполку состояло 24 самолета А-20Ж, базировавшихся на аэродромах Паневежис и Гражданка. Кроме того, в резерве находилось 12 самолетов Ил-2 и 16 самолетов А-20Ж.

Первый успех в новом году был достигнут торпедоносцами 14 января. В этот день, согласно «Хронике...», с 12 ч. 10 м. до 14 ч. 10 м. четыре «Бостона» 51-го мтап (два торпедоносца и два топмачтовика) летали для уничтожения вражеских транспортов, обнаруженных авиаразведкой в Балтийском море. В 13 ч. 17 м. торпедоносцы были наведены разведчиком Пе-2 на два транспорта противника в 30 милях к северу от маяка Риксхэфт (ш. = 55°20'; д. = 18°15'), шедшие под охраной подводной лодки курсом 360°. В 13 ч. 19 м. торпедоносец и топмачтовик (летчики — лейтенант Борисов и младший лейтенант Кулинич) атаковали и повредили торпедой транспорт в 5000 т. Два других самолета, пилотируемые младшими лейтенантами Репиным и Мифтахутдиновым, атаковали и потопили торпедой транспорт в 9000 т. Экипажи других самолетов и самолетов-истребителей наблюдали попадание торпеды, взрыв и потопление транспорта.

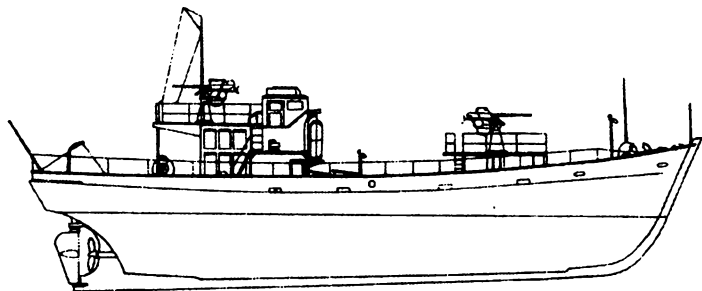
Огнем зенитной артиллерии был сбит самолет младшего лейтенанта Мифтахутдинова.

На самом деле в этом бою был потоплен только один транспорт, оцененный летчиками в 9000 т. Им оказался транспорт «Мими Хорн-II» вместимостью 2211 брт. Он и стал первой победой торпедоносцев в 1945 г.

На следующий день, 15 января, в 10 ч. 40 м. в 36 милях северо-восточнее маяка Риксхэфт (ш. = $55^{\circ}17'$; д. = $19^{\circ}04'$) авиаразведка обнаружила конвой противника — три транспорта и подводная лодка, шедший курсом 40° . В 13 ч. 26 м. на уничтожение этого конвоя вылетели четыре «Бостона» 51-го мтап (два торпедоносца и два топмачтовика) под прикрытием Як-9 14-го иап. В 14 ч. 50 м. в 23 милях к северо-востоку от маяка Риксхэфт (ш. = $55^{\circ}05'$; д. = $18^{\circ}50'$) самолеты обнаружили конвой противника в составе трех транспортов и подводной лодки, шедший в строе кильватера курсом 130° со скоростью 6 узлов, и нанесли по нему удар. В результате атаки прямым попаданием двух торпед, одной ФАБ-500 и одной ФАБ-250 были потоплены два транспорта (5000 т и 4000 т) и поврежден транспорт в 4000 т, на котором отмечен взрыв (предположительно, и этот транспорт был потоплен). Результаты удара наблюдали все экипажи торпедоносцев и Як-9.

В «Справочнике потерь» говорится о «не вполне достоверном» потоплении транспортов в 5000 и 4000 т. Согласно германским данным, 15 января были потоплены торпедами только два рыболовных траулера «Fedinandt» вместимостью 286 брт и «Doggerbank» вместимостью 257 брт.

С 18 по 28 января летчики-торпедоносцы ежедневно вылетали на крейсерство, но каждый раз были вынуждены поворачивать с полдороги из-за плохих метеоусловий.



Германский вооруженный рыболовный траулер

29 января шесть «Бостонов» 51-го мтап (торпедоносцев и топмачтовиков) двумя группами с 17 ч. 45 м. до 19 ч. 15 м. под прикрытием девяти Як-9 21-го иап летали для нанесения удара по транспортам противника, обнаруженным к западу от порта Либава самолетами-разведчиками. В 18 ч. 04 м. два торпедоносца и два топмачтовика (ведущий — младший лейтенант Богачев) атаковали конвой противника (шесть транспортов в охранении миноносца, трех тральщиков, сторожевого корабля и восьми быстроходных десантных барж) в 23 милях к юго-западу от Либавы (ш. = $56^{\circ}18'$; д. = $20^{\circ}25'$), шедший курсом 240° со скоростью 4 узла. Транспорт в 8000 т был потоплен, а другой транспорт в 7000 т поврежден.

Два торпедоносца А-20Ж (ведущий — майор Орленко) в 18 ч. 45 м. атаковали этот же конвой в точке с координатами ш. = $56^{\circ}27'$; д. = $20^{\circ}16'$ и двумя торпедами потопили два транспорта в 6000 и 5000 т. Огнем зенитной артиллерии с неприятельских кораблей был поврежден самолет младшего лейтенанта Кулинича, который на одном моторе привел самолет и благополучно сел на свой аэродром.

Один торпедоносец 51-го мтап с 18 ч. 43 м. до 19 ч. 37 м. летал для нанесения удара по этому же конвою, но из-за плохой погоды задания не выполнил и возвратился на аэродром с торпедой.

На самом деле в этот день потопленным оказался лишь один транспорт, оцененный летчиками в 8000 т. Это была германская плавбаза подводных лодок «Мемель».

Как видим, летчики исправно докладывали о больших успехах, которые затем озвучивал по московскому радио важным голосом Юрий Левитан.

Вот несколько выдержек из сообщений Совинформбюро тех дней:

За 16 января: «Авиация Краснознаменного Балтийского флота в Балтийском море потопила два транспорта противника водоизмещением 14 000 тонн и сторожевой корабль...»

За 17 января: «Авиация Краснознаменного Балтийского флота потопила в южной части Балтийского моря вражеский транспорт водоизмещением 7000 тонн...»

И так почти каждый день. 28 января, например, летчики 51-го полка потопили на подходе к Мемелю транспорт противника с живой силой и техникой. Все самолеты вернулись на свой аэродром, не имея серьезных повреждений. 29 января были потоплены три транспорта общим водоизмещением 16 000 т и самоходный понтон.

Газета «Правда» 2 февраля 1945 г. опубликовала статью «Транспорты идут на дно». Вот выдержка из нее: «...Разведка вновь обнаружила большой караван противника, вышедший из порта Либава. Он состоял из 6 транспортов и кораблей охранения в составе миноносца, сторожевого корабля, трех тральщиков и восьми быстроходных десантных барж. Через несколько минут в воздух начали подниматься торпедоносцы 51-го минно-торпедного авиаполка, находящиеся в повышенной готовности. Первым вылетело звено, ведомое командиром звена Богачевым. Противник открыл сильный заградительный огонь. У самолета младшего лейтенанта Кулинича еще на подходе к цели прямым попаданием снаряда был подбит один мотор. Казалось, катастрофа неизбежна, но это не остановило отважного летчика. На одном работающем моторе, в сложных метеоусловиях, маневрируя на малой высоте, молодой, без достаточного опыта, торпедоносец Виктор Кулинич сближается с целью, выходит на выгодные курсовые углы и поражает транспорт. А затем приводит поврежденный самолет на свой аэродром и благополучно производит посадку. Младший лейтенант Богачев атаковал головной, тяжело груженный транспорт и пустил его на дно.

Вторая пара командира звена Репина и летчика Полюшкина атаковала крупный транспорт, который шел в центре конвоя. От прямого попадания бомб и торпед транспорт загорелся и затонул.

Через 40 минут, в сумерках, в воздух поднялись еще два торпедоносца: ведущий — командир полка Орленко (штурман Сазонов, начальник связи Быков) и ведомый — командир эскадрильи Макарихин. Когда экипажи подошли к цели, то караван уже расстроился. Часть судов осталась подбирать

плавающих на обломках людей, остальные полным ходом пошли на юго-запад. Цели распределились так: ведущий атаковал головной транспорт, шедший в первой группе разделившегося конвоя, и потопил его. Макарихин атаковал концевой транспорт второй группы. Его атака тоже увенчалась успехом.

И только наступление темноты и сгустившийся над морем туман помешали полному разгрому вражеского конвоя».

5 февраля с 12 ч. 03 м. до 13 ч. 48 м. восемь самолетов А-20Ж 51-го мтап (четыре торпедоносца и четыре топмачтовика) под прикрытием восемнадцати Як-9 9-го иап летали для уничтожения противника в Данцигской бухте. Четыре торпедоносца (ведущий — старший лейтенант Макарихин) потопили два транспорта по 7000 т каждый, а два топмачтовика (ведущий — лейтенант Башаев) — танкер в 4000 т.

Увы, на самом деле вместо четырех судов общим водоизмещением 18 000 т нашим летчикам удалось потопить 5 февраля лишь германскую плавбазу SAT-15 вместимостью 322 брт.

13 февраля летчик Носов совершил таран вражеского транспорта. Вот как это описывает Орленко: «В 13 часов 34 минуты 13 февраля тишину аэродрома потряс гул моторов, и тяжело нагруженные самолеты один за другим поднялись в воздух. Штурман ведущего самолета лейтенант Г.А. Чернышев дал летчику курс в точку встречи с конвоем, ведомые быстро пристроились к ведущему, а сзади и немного выше их, насколько позволяла высота облачности, заняли свое место истребители прикрытия — звено Як-9 под командованием старшего лейтенанта Готальского из 21-го истребительного полка. Мы, как говорится, всегда понимали друг друга с полуслова, и сейчас истребители не заставили себя ждать.

Доразведку цели мы на этот раз не проводили. Самолет-разведчик Пе-2 летчика Топанова, обнаружившего конвой, оставался над целью. Теперь в его задачу входило навести на нее ударную группу и зафиксировать результат атаки. Так что осечки быть не могло.

В точке боевого развертывания по команде «Пригото-

виться к атаке!» группа рассредоточилась попарно. Фоменко избрал головной транспорт, а Колташенко обеспечивал ему выход в атаку. Еникеев нацелился на концевой. Это был двухтрубный, двухмачтовый пароход. Его борта всего на 2—3 метра возвышались над водой — видимо, загрузили его гитлеровцы до предела, везя подкрепление потрепанным в Курляндии дивизиям.

По команде «Атака!» Носов прибавил обороты двигателей, вышел вперед Еникеева. Заметались, замельтешили темные фигурки на палубах, и оттуда навстречу самолетам хлынул огненный ливень. Пересекаясь и расходясь, вокруг самолета роились яркие трассы автоматических пушек «эрликонов», вспухали разрывы зенитных снарядов, из воды вставали гигантские водяные столбы. Бросая самолет вверх и вниз, из стороны в сторону, Носов поливал палубы кораблей пулеметными очередями и стремительно приближался к намеченной точке сброса бомб. Нужно было во что бы то ни стало сблизиться настолько, чтобы сбросить именно там, не дальше и не ближе... Еще несколько секунд, и судьба транспорта будет решена.

До ошестинившегося выстрелами вражеского корабля оставалось метров 700, когда от прямого попадания снаряда загорелся «Бостон» Носова. Он вспыхнул сразу, словно факел, и летчик направил свой горящий факел с бомбами прямо в борт корабля. Огромный столб пламени и дыма поднялся вверх, и транспорт водоизмещением 8000 тонн стал быстро оседать на корму. Опускающийся черный дым, как траурным покрывалом, прикрыл останки героев, а суровая Балтика приняла их в свои объятия.

Никто не знает слов, которыми, как последними рукопожатиями, обменялись в разъединенных кабинах горящего самолета Виктор Носов и его славные соратники. Никто не знает, что сказал командир своему экипажу и что ответили ему штурман Александр Егошин и стрелок-радист Федор Дорофеев. Но тот, кто сражался в одном строю с Носовым

над седыми волнами Балтики, тот слышал эти слова сквозь грохот боя:

— Если подобьют над целью, пойду на таран!

Это был первый таран транспорта тяжелым самолетом за все предшествующие годы Великой Отечественной войны. Героический экипаж В. Носова в своем шестом боевом вылете исполнил священный долг перед Родиной.

В том бою Фоменко потопил еще один транспорт, а Колташенко — сторожевой корабль. Но радость победы была омрачена, и они с болью в сердце всматривались в серые волны Балтики, где нашли последний приют их боевые друзья.

Любопытно, что в «Справочнике потерь...» за 13 февраля говорится лишь о двух транспортах в 10 000 и 6000 т, потопленных «не вполне достоверно». На самом деле в этот день был потоплен лишь один германский военный транспорт. Им оказался «Н-27», бывший французский пароход «Сан Матео». После войны он был обнаружен польскими аквалангистами в точке с координатами ш. = 59°23'; д. = 18°58'.

14 февраля самолет-разведчик в точке с координатами ш. = 55°10'; д. = 19°12' обнаружил конвой противника в составе двух транспортов и сторожевого корабля, следовавший на запад.

Командующий ВВС флота приказал выслать на уничтожение этих кораблей два торпедоносца, которые были в готовности к вылету на крейсерский полет. В 9 ч. 45 м. два самолета А-20Ж 51-го мтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап вылетели с аэродрома Паланга в указанную точку, но обнаружили там только один транспорт, который и был атакован двумя торпедами. Однако из-за большой волны «торпеды хода не имели», и атака оказалась безрезультатной.

В 9 ч. 55 м. на повторный удар вылетели еще четыре самолета (два торпедоносца и два топмачтовика) под прикрытием четырех Як-9 и обнаружили в точке ш. = 55°00'; д. = 19°20' транспорт и три сторожевых корабля, шедших курсом 270°. В 11 ч. 20 м. самолеты с двух направлений атаковали транспорт. Сброшенные торпеды при ударе о гребни волн не пошли и потонули, а бомбы легли с недолетом.

В 11 ч. 00 м. с аэродрома Паланга вылетела третья группа — два торпедоносца и два топмачтовика под прикрытием восьми Як-9 и восьми Ла-7. Торпедоносцы и топмачтовики наводились разведчиками 15-го орап. В море у одного топмачтовика отказал левый мотор, и он вынужден был возвратиться на аэродром. В 11 ч. 39 м. самолеты обнаружили транспорт и три корабля охранения, шедшие в западном направлении, и, разделившись на две группы, атаковали транспорт с двух бортов, но сброшенные торпеды опять не пошли и потонули. Одна ФАБ-250 попала в корму транспорта и вызвала большой пожар. Транспорт получил повреждения, но оставался на плаву. Ввиду ухудшения погоды командующий ВВС флота приказал временно полеты авиации прекратить.

15 февраля на выходе из Данцигской бухты самолет Пе-2 обнаружил вражеский конвой в составе семи транспортов, двух миноносцев и четырех сторожевых кораблей. Командующий ВВС флота решил нанести по нему торпедно-бомбовый удар.

С 15 ч. 38 м. до 15 ч. 40 м. вылетели 14 самолетов А-20Ж 51-го мтап (семь торпедоносцев и семь топмачтовиков) под прикрытием шестнадцати Як-9 9-го иап и восьми Як-9 21-го иап, один самолет наведения и два Як-9 15-го орап для фотографирования результатов удара. Торпедоносцы имели по одной торпедой 45—36АН, а топмачтовики — по четыре бомбы ФАБ-250 каждый. Самолеты поднялись в воздух и, установив связь, направились к цели. В 15 ч. 53 м. один А-20Ж из-за неисправности мотора возвратился на аэродром.

По данным самолета наведения, ударная группа точно вышла к цели и в 16 ч. 53 м. атаковала конвой противника. Первая группа из четырех «Бостонов» (ведущий — капитан Макарихин) атаковала головной транспорт в 8000 т, в который попали две торпеды и две бомбы. Транспорт взорвался и через 2 минуты потонул. Вторая группа из пяти А-20Ж (ведущий — капитан Борисов) атаковала середину конвоя и прямыми попаданиями торпед и бомб потопила два транспорта в 6000 и 8000 т. Третья группа из четырех самолетов (веду-

ший — капитан Мещерин) атаковала концевые корабли и потопила транспорт в 6000 т и один тральщик.

Корабли противника вели сильный зенитный огонь и повредили один торпедоносец, который произвел вынужденную посадку на воду в 30 милях северо-западнее мыса Брюстерорт. Самолет потонул, а экипаж выбрался в резиновую шлюпку. Остальные самолеты в 17 ч. 49 м. сели на своем аэродроме.

Тринадцать торпедоносцев 1-го гмтап в течение суток летали на крейсерские полеты на коммуникациях противника. Один торпедоносец обнаружил в точке с координатами ш. = 54°38'; д. = 18°54' конвой противника в составе транспорта, двух сторожевых катеров и подводной лодки и атаковал его торпедой. Транспорт в 8000 т был потоплен. Десять торпедоносцев не обнаружили кораблей противника, а два самолета из-за неисправности матчасти прекратили полеты. Все самолеты вернулись с задания на все аэродромы.

Однако западные источники не говорят о потоплении хотя бы одно судна в этот день.

15 февраля 51-й минно-торпедный авиаполк с аэродрома Паневежис перебазировался на аэродром Паланга.

16 февраля два самолета А-20Ж 1-го гмтап летали на крейсерство на коммуникациях противника. В 13 ч. 14 м. топмачтовик А-20Ж обнаружил в районе маяка Хела (ш. = 54°43'; д. = 18°46') вражескую подводную лодку и сбросил на нее бомбы, но безуспешно. Второй самолет в Данцигской бухте обнаружил транспорт и атаковал его торпедой, но при ударе о воду торпеда переломилась и потонула.

В 14 ч. 40 м. три торпедоносца А-20Ж и два топмачтовика 51-го мтап под прикрытием десяти Як-9 21-го иап в 3 милях севернее маяка Хела сбросили на транспорт и два сторожевых катера три торпеды, одну ФАБ-500 и одиннадцать ФАБ-250, однако попаданий в транспорт не было. Одна бомба попала в сторожевой катер, и он затонул.

В 15 ч. 40 м. два А-20Ж 1-го гмтап (ведущий — старший лейтенант А.Е. Скрыбин) на подходах к порту Пиллау обна-

ружили транспорт в 5000 т и два сторожевых корабля, шедшие на запад. Самолеты зашли с двух направлений и сбросили торпеду и две ФАБ-250. По донесению экипажей, бомбы в цель не попали, а торпеда попала в корму транспорта, взорвалась, и транспорт вскоре затонул. Им оказался транспорт «Эрна» водоизмещением 100 т.

В это же время истребители прикрытия встретили два Ju-52, летевшие на малой высоте, атаковали и сбили их.

17 февраля два А-20Ж (ведущий — капитан¹ А.Е. Скрыбин) вылетели в южную часть Балтийского моря с задачей поиска и уничтожения транспортов противника. Метеоусловия были сложными: низкая облачность (высота нижней кромки 100—200 м), отдельные снежные заряды, видимость менее 3—5 км.

В 16 ч. 45 м. в Данцигской бухте экипаж ведущего обнаружил конвой в составе четырех транспортов и пяти кораблей охранения (большая часть из них располагалась в головной части конвоя). «Быстро оценив обстановку, Скрыбин решил атаковать торпедой замыкающий транспорт, около которого находился только один сторожевой корабль. Торпеда, сброшенная при курсовом угле 90° левого борта с дистанции 500 м, попала в носовую часть транспорта. Ведомый топмачтовик успешно атаковал концевой корабль охранения. Ограниченные условия видимости и низкая облачность не позволили противнику вести эффективный зенитный огонь по атакующим самолетам. В итоге удара атакованные транспорт (8000 т) и сторожевой корабль были потоплены.

Высокие результаты атаки объясняются правильной оценкой обстановки и выбором для атаки концевых кораблей, вблизи которых зенитный огонь был наиболее слабым»².

Итак, действия торпедоносца 17 февраля 1945 г. стали хрестоматийными и вошли в книгу, «рассчитанную на летный состав СА и ВМФ». Каков же результат атаки? Согласно

¹ Ошибка в служебном документе, или в этот день ему присвоили почетное звание.

² Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. С. 53—54.

«Справочнику потерь...» транспорт в 8000 т был потоплен «не вполне достоверно». Что же касается «Хроники...», то там говорится: «Два самолета-торпедоносца (51 мтап) под прикрытием четырех Як-9 летали на повторный удар по тому же конвою, но на подходе к цели были атакованы пятью самолетами ФВ-190; не сбрасывая бомб, наши самолеты возвратились на свой аэродром»¹.

18 февраля четыре А-20Ж 51-го мтап (два торпедоносца и два топмачтовика) под прикрытием восьми Як-9 во второй половине дня летали для уничтожения вражеских кораблей на коммуникациях в Балтийском море. В 12 ч. 00 м. в районе Данцигской бухты самолеты обнаружили и безуспешно атаковали транспорт и тральщик противника.

В 18 ч. 35 м. четыре А-20Ж 51-го мтап под прикрытием восьми Як-9 в 20 милях северо-западнее мыса Брюстерорт атаковали конвой противника в составе четырех транспортов, тральщика и сторожевого корабля. Сброшенные две торпеды, две ФАБ-250 и две ФАБ-500 в корабли противника не попали.

Два «Бостона» 1-го гмтап (торпедоносец и топмачтовик), крейсируя на подходах к порту Пиллау, встретили и атаковали конвой противника (4 транспорта, 2 миноносца и 5 сторожевых кораблей). Были потоплены два транспорта в 8000 т и 10 000 т, увы, опять «не вполне достоверно».

4 марта А-20Ж 51-го мтап (торпедоносец и топмачтовик) под прикрытием двух Як-9 21-го иап производили крейсерские полеты на коммуникациях противника. В 9 ч. 45 м. в точке с координатами ш. = 54°38'; д. = 19°08' самолеты обнаружили конвой противника в составе трех транспортов, двух сторожевых кораблей и тральщика. Летчик младший лейтенант Щекачев топмачтовым способом атаковал головной транспорт в 5000 т. По донесению экипажей, две ФАБ-250 попали в цель, взорвались, и транспорт потонул. Атака торпедоносца не удалась — торпеда не сбросилась. Огнем кора-

¹ «Хроника...». Выпуск 8. С 1 января по 14 мая 1941 г. М.: Военмориздат, 1951. С. 140.

бельной зенитной артиллерии самолет Щекачева был подбит и произвел вынужденную посадку на воду. Самолет и экипаж погибли, остальные самолеты возвратились на свой аэродром.

В тот же день два торпедоносца и один топмачтовик 51-го мтап вылетели для уничтожения этого же конвоя и в 12 ч. 11 м. атаковали транспорт в 3000 т в 7 милях южнее полуострова Хела (ш. = $54^{\circ}20'$; д. = $18^{\circ}48'$). Экипажи наблюдали попадание одной торпеды в носовую часть транспорта. Второй торпедоносец атаки не производил. Бомбы с топмачтовика в цель не попали. Все самолеты возвратились на свой аэродром.

Четыре А-20Ж 51-го мтап под прикрытием двенадцати Як-9 21-го иап с 11 ч. 17 м. до 13 ч. 17 м. летали на крейсерство по маршруту маяк Брюстерорт — маяк Хела, ш. = $54^{\circ}57'$; д. = $18^{\circ}45'$, ш. = $55^{\circ}25'$; д. = $20^{\circ}20'$. Кораблей и транспортов противника они не обнаружили. Один Як-9 был сбит огнем зенитной артиллерии и упал в море.

Увы, потопленные в этот день суда не попали даже в «Справочник потерь...». Естественно, нет о них упоминаний и в западных источниках.

6 марта в 10 ч. 10 м. шесть А-20Ж 51-го мтап (три торпедоносца и три топмачтовика) в сопровождении самолета наведения в 20 милях севернее маяка Брюстерорт (ш. = $55^{\circ}17'$; д. = $19^{\circ}48'$) парами атаковали вражеский конвой (4 транспорта, 4 тральщика, 6 быстроходных десантных барж, миноносец и 5 сторожевых катеров), шедший курсом 230° со скоростью 5 узлов. Два транспорта в 5000 т и 7000 т были повреждены.

В это время другая группа того же состава и того же полка с самолетом наведения в 15 милях к северу от маяка Брюстерорт (ш. = $55^{\circ}12'$; д. = $19^{\circ}55'$) нанесла удар по транспорту. Но из-за облачности летчики результата атаки не наблюдали.

В 12 ч. 40 м. два торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап в 13 милях северо-западнее маяка Брюстерорт нанесли повторный удар по этому же конвою и потопили два транспорта по 6000 т каждый. Оба самолета были повреждены сильным артилле-

рийским огнем с кораблей противника, но благополучно сели на своем аэродроме.

И на сей раз все «утопления» «не вполне достоверны».

Зато в «Справочнике потерь...» сказано, что советской авиацией «достоверно потоплен» германский эсминец Z-28 и дается ссылка на справочник Грёнера. Ну что ж, это отличный трофей, эсминец, построенный в 1939—1941 гг. Полное водоизмещение 3519 т, основное вооружение: четыре 150-мм пушки и восемь 533-мм торпедных аппаратов. Справочник же Грёнера весьма авторитетен, и ошибки там встречаются довольно редко. Но отсутствие в «Справочнике потерь...» указания на номер части, самолеты которой потопили Z-28, меня насторожило, и я лезу за справочником Грёнера в мой дальний шкаф в коридоре. А там все как в анекдоте про армянское радио: все так и было, действительно, Z-28 был в 23 ч. 00 м. 6 марта 1945 г. потоплен на Засницком рейде, но, увы, английской авиабомбой.

Утром 9 марта три торпедоносца А-20Ж 1-го гмтап в сопровождении шести истребителей 21-го иап из-за снегопада возвратились на свой аэродром, а три торпедоносца 51-го мтап под прикрытием шести Як-9 21-го иап целей не нашли и тоже возвратились.

В 9 ч. 44 м. три торпедоносца А-20Ж 51-го мтап под прикрытием шести Як-9 21-го иап в точке с координатами ш. = 55°07'; д. = 19°32' безуспешно атаковали два транспорта и сторожевой корабль противника. Семь торпедоносцев того же полка группами по четыре и три самолета в сопровождении тринадцати Як-9 из-за плохой видимости возвратились.

В тот же день два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап под прикрытием шести Як-9 21-го иап, по данным воздушной разведки, вылетели в район маяка Хела. В 12 ч. 00 м. в 12 милях северо-восточнее маяка они атаковали конвой в составе шести транспортов, двух миноносцев, пяти сторожевых кораблей и подводной лодки. Самолет лейтенанта Скрыбина атаковал торпедой и потопил транспорт в 7000 т, а самолет младшего лейтенанта Васина атаковал топмачтовым спо-

собом другой транспорт в 7000 т и тоже потопил его. Третий самолет атаковал и потопил сторожевой корабль, а у четвертого самолета не сбросилась торпеда. Потопление двух транспортов и одного сторожевого корабля было подтверждено аэрофотосъемкой и экипажами истребителей сопровождения. Все самолеты благополучно возвратились на свой аэродром.

Еще четыре топмачтовика под прикрытием шести Як-9 21-го иап вылетели для атаки этого же конвоя, но из-за снегопада возвратились.

Согласно «Справочнику потерь...» 9 марта летчики 1-го гмтап севернее маяка Хела потопили «достоверно» два транспорта водоизмещением по 7000 т. Западные источники упоминают лишь о транспорте «Vorbeck» вместимостью 6002 брт, потопленном в этом месте.

18 марта в 7 ч. 55 м. самолет-разведчик донес по радио об обнаружении в 7 ч. 50 м. двух групп конвоя противника: первая — в 20 милях севернее маяка Риксхэфт (ш. = 55°10'; д. = 18°22') — 3 транспорта, сторожевой корабль и 2 сторожевых катера, шедших курсом 210° со скоростью 7 узлов; вторая — в 23 милях на север от маяка Риксхэфт (ш. = 55°12'; д. = 18°32') — 4 транспорта, сторожевой корабль и сторожевой катер. Эта группа следовала курсом 180° со скоростью 6 узлов.

В 9 ч. 11 м. три торпедоносца и три топмачтовика 51-го мтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап вылетели для атаки вражеского конвоя, но цели по маршруту не обнаружили и из-за недостатка горючего у истребителей в 12 ч. 10 м. возвратились на аэродром.

В 10 ч. 33 м. 10 торпедоносцев 51-го мтап под прикрытием десяти Як-9 21-го иап и в 10 ч. 39 м. четыре торпедоносца 51-го мтап под прикрытием четырех истребителей вылетели для нанесения совместного удара с ранее вылетевшими самолетами Пе-2 по конвою противника, обнаруженному в 7 ч. 48 м. В 11 ч. 42 м. десять торпедоносцев в 20 милях от маяка Стило (ш. = 54°50'; д. = 17°10') догнали концевую группу конвоя (3 транспорта, 2 тралы и 2 сторожевых катера) и ата-

ковали ее. Был потоплен транспорт в 6000 т и поврежден транспорт в 4000 т. Четыре самолета 1-го гмтап, не обнаружив цели, в 12 ч. 55 м. возвратились на свой аэродром.

В 14 ч. 49 м. четыре торпедоносца и пять топмачтовиков 1-го гмтап под прикрытием 16 истребителей Як-9 21-го иап вылетели для атаки конвоя противника, обнаруженного в 11 ч. 42 м. Но этот конвой самолеты не нашли, зато случайно обнаружили другой конвой (3 транспорта, 3 сторожевых корабля, тральщик и сторожевой катер), шедший курсом 90°. В 15 ч. 40 м. самолеты атаковали этот конвой севернее маяка Сило (ш. = 54°58'; д. = 17°35'). Две торпеды попали в транспорт в 10 000 т, и он затонул. Кроме того, были потоплены два сторожевых корабля.

В 17 ч. 20 м два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап и 51-го мтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап вылетели для нанесения повторного удара по конвою. В 18 ч. 10 м. севернее маяка Риксхэфт самолеты атаковали конвой противника и двумя торпедами потопили головной транспорт в 6000 т, что было подтверждено экипажами истребителей прикрытия.

Согласно «Справочнику потерь...» в этот день летчики 51-го мтап потопили транспорт в 10 000 т достоверно, транспорт в 6000 т достоверно, сторожевой корабль «не вполне достоверно» и катер-тральщик в 600 т достоверно. Из западных источников известно лишь о потоплении катера-тральщика R-227 водоизмещением 148 т, а также транспорта RO-9 «Orin» вместимостью 1722 брт.

19 марта в 14 ч. 43 м. два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап, по данным воздушной разведки, вылетели для уничтожения конвоя противника в Балтийском море. В 16 ч. 10 м. северо-западнее маяка Иерсхэфт (ш. = 55°00'; д. = 15°45') они обнаружили и атаковали конвой в составе шести транспортов, девяти сторожевых кораблей и сторожевого катера, шедших курсом 90° со скоростью 6 узлов. Младший лейтенант Масальцев прямым попаданием бомбы ФАБ-500 потопил сто-

рожевой корабль. Летчики Подьячев и Волочанский, первый — торпедой, второй — бомбами потопили транспорт в 10 000 т. Майор Меркулов торпедой потопил транспорт в 12 000 т. Потопление транспортов противника было подтверждено аэрофотосъемкой. Огнем корабельной зенитной артиллерии был сбит самолет майора Меркулова. В 17 ч. 34 м. самолеты возвратились на свой аэродром.

В 18 ч. 55 м. два торпедоносца и два топмачтовика 51-го мтап под прикрытием двух Як-9 21-го иап вылетели для повторного удара по этому же конвою, но его не нашли и возвратились на свой аэродром.

В «Справочнике потерь...» говорится о потоплении транспортов в 10 000 и 12 000 достоверно и сторожевого корабля в 600 т «не вполне достоверно». В западных источниках подтверждений не найдено.

Примерно в эти дни 51-го мтап перебазировался поближе к месту боев, на аэродром Грабштейн. Как писал И.Ф. Орленко: «Собственно говоря, никакого аэродрома в нашем обычном понимании здесь никогда не было. Просто выбрали довольно ровный участок заброшенных полей на границе Литовской ССР с Восточной Пруссией в тридцати километрах юго-восточнее Мемеля, выкорчевали мешающий кустарник и отдельные деревца, разровняли и выложили металлическими полосами взлетно-посадочную полосу необходимой длины. Для жилья, командного пункта, столовой, складов и других служб построили добротные землянки.

Да, хлебнули мы тогда лиха! С каким удовольствием мы вспоминали аэродром в Паневежисе, с его уютными жилыми коттеджами, с бетонной взлетной полосой... А тут, в середине марта, когда мы сюда перебазировались, почва уже раскисла, рулежные дорожки сразу же оказались разбитыми. Металлическая взлетная полоса выручала лишь наполовину. При взлете и посадке самолеты, казалось, не катятся по дорожке, а форсируют водную преграду. Машины забрасывало грязью, ее не успевали счищать с механизмов подъема и выпуска шасси, что создавало предпосылки к летным происше-

ствиям. Не было элементарных условий для ремонта и подготовки машин к полетам. Боекомплект подвозили к самолетам вручную, протаскивая его по бездорожью вместе с погрязшей по самые ступицы колес машиной. Плакаты «Все силы — Родине!», развешенные в общежитиях, мы воспринимали теперь только в прямом смысле, потому что трудились действительно на пределе физических сил»¹.

Согласно «Справочнику потерь...» 22 марта «авиацией КБФ», то есть без указания типа самолета и номера части, в порту Готенхофен был потоплен «достоверно» германский учебный корабль «Шлезвиг-Гольштейн». Это был броненосец постройки 1905—1908 гг., из последней серии дредноутных кораблей кайзеровского флота. Водоизмещение его составляло около 17 000 т, главный калибр: четыре 280/40-мм орудий.

В «Хронике...» же за 20—23 марта нет ни слова о налетах на «Шлезвиг-Гольштейн», да и вообще в выпуске «Хроники...» за 1945 год «Шлезвиг-Гольштейн» ни разу не упоминается. Что же касается Грёнера, то у него сказано: 18 декабря 1944 г. британская авиация потопила «Шлезвиг-Гольштейн» в Готенхофене, а затем он был поднят и 21 марта 1945 г. затоплен своей командой.

Согласно же «Хронике...» 22 марта вылетевшие, по данным воздушной разведки, три торпедоносца и три топмачтовика 51-го мтап (ведущий — капитан Макарихин) под прикрытием четырех Як-9 21-го иап в 11 ч. 15 м. в районе м. Хела (ш. = 54°32'; д. = 18°50') атаковали конвой противника в составе восьми транспортов, четырех сторожевых кораблей и двух тральщиков, шедших курсом 160° со скоростью 4 узла. Капитан Макарихин торпедой потопил транспорт в 7000 т, летчики Шклярский и Мартынов двумя ФАБ-250 повредили два транспорта по 8000 т. Летчик-истребитель капитан Сушкин в бою с двумя истребителями FW-190 сбил один из них. Огнем корабельной зенитной артиллерии противника был

¹ Орленко И.Ф. Крылатые торпедоносцы. Рукопись.

сбит один наш самолет. Результаты атаки подтверждены аэрофотосъемкой и экипажами истребителей сопровождения.

С 16 ч. 26 м. до 18 ч. 23 м. четыре торпедоносца и четыре топмачтовика 1-го гмтап и 51-го мтап двумя группами по четыре самолета под прикрытием десяти Як-9 21-го иап и 14 гиап летали на повторные удары по конвою противника, но из-за тумана возвратились и произвели посадку на своем аэродроме.

В 11 ч. 20 м. и 11 ч. 22 м. вылетевшие, по данным воздушной разведки, шесть торпедоносцев и шесть топмачтовиков 1-го гмтап и 51-го мтап (ведущие — старший лейтенант Шишков и лейтенант Башаев) под прикрытием десяти Як-9 21-го иап двумя группами с разных направлений атаковали северо-западнее маяка Стили (ш. = $55^{\circ}17'$; д. = $17^{\circ}16'$) конвой противника в составе восьми транспортов, трех сторожевых кораблей и двух тральщиков, шедших в двухкильватерной колонне со скоростью 5 узлов.

Старший лейтенант Шишков прямым попаданием торпеды потопил транспорт в 7000 т, младший лейтенант Панов попаданием ФАБ-500 потопил второй транспорт в 4000 т, младший лейтенант Васин попаданием ФАБ-250 потопил сторожевой корабль, лейтенант Башаев попаданием торпеды потопил третий транспорт в 6000 т, лейтенант Репин прямым попаданием торпеды потопил четвертый транспорт в 6000 т, лейтенант Кулинич бомбой ФАБ-250 потопил сторожевой корабль. Потопление четырех транспортов и одного сторожевого корабля было подтверждено фотосъемкой, потопление другого сторожевого корабля подтвердили экипажи торпедоносцев и истребителей. Кроме того, результаты атаки были подтверждены контрольной разведкой самолетами разведывательного авиаполка. В районе цели один наш самолет был сбит огнем зенитной артиллерии с кораблей противника.

В «Справочнике потерь...» после потопления «Шлезвиг-Гольштейна» следуют потопленные суда: транспорт в 7000 т — достоверно, транспорт в 4000 т — не вполне достоверно, сто-

рожевой корабль в 600 т — достоверно, транспорт в 6000 т — достоверно, сторожевой корабль в 600 т — не вполне достоверно, транспорт в 6000 т — достоверно, а транспорт в 4000 т — не вполне достоверно. Западные источники говорят лишь о гибели 22 марта транспорта «Франкфурт» вместимостью 1186 брт.

24 марта в 14 ч. 52 м. шесть А-20Ж (три торпедоносца и три топмачтовика) 1-го гмтап (ведущий — капитан Гурьянов) под прикрытием двух Як-9 21-го иап севернее маяка Риксхэфт (ш. = 55°02'; д. = 18°26') атаковали конвой противника в составе пяти транспортов, миноносца, трех сторожевых кораблей, шедших курсом 340° со скоростью 6 узлов. Капитан Гурьянов потопил транспорт в 4000 т, а атаки остальных самолетов оказались безрезультатными.

В 15 ч. 16 м. три торпедоносца и два топмачтовика 51-го мтап (ведущий — старший лейтенант Борисов) под прикрытием четырех Як-9 21-го иап северо-восточнее маяка Хела (ш. = 54°50'; д. = 19°00') атаковали конвой противника в составе двух транспортов, миноносца, двух сторожевых кораблей и двух сторожевых катеров, шедших курсом 340° со скоростью 6 узлов. Младший лейтенант Назаренко потопил транспорт в 3500 т, старший лейтенант Башаев потопил сторожевой корабль, а атаки остальных самолетов были безуспешными.

В 16 ч. 32 м. три торпедоносца и топмачтовик 51-го мтап (ведущий — старший лейтенант Богачев) под прикрытием пяти Як-9 21-го иап севернее банки Штёльпе (ш. = 55°07'; д. = 16°58') атаковали конвой противника в составе шести транспортов, двух танкеров, миноносца и шести тральщиков, шедших в строю трехкильватерной колонны курсом 110 со скоростью 6 узлов. Лейтенант Пизник потопил сторожевой корабль.

В 19 ч. 00 м. торпедоносец и два топмачтовика 51-го мтап (ведущий — капитан Мещерин) под прикрытием двух Як-9 21-го иап северо-восточнее маяка Стили (ш. = 55°01'; д. = 18°03') атаковали конвой противника (6 транспортов, 5 тральщиков, 2 сторожевых катера и сторожевой корабль), шед-

ший в строе кильватерной колонны курсом 270° со скоростью 6 узлов. Лейтенанты Ермошкин и Полюшкин прямым попаданием бомб потопили транспорт в 3000 т.

В 19 ч. 45 м. торпедоносец и топмачтовик 51-го мтап (ведущий — лейтенант Астукевич) под прикрытием двух истребителей 21-го иап севернее банки Штольпе (ш. = 55°05'; д. = 16°42') атаковали конвой противника (два транспорта, сторожевой корабль и подводная лодка), шедший курсом 90°. Лейтенант Астукевич торпедой потопил подводную лодку противника. Потопление транспортов и боевых кораблей подтверждалось экипажами боевой авиации и истребителями сопровождения.

В течение дня вылетали еще две группы на торпедно-бомбовый удар по конвоям противника. Из них одна группа — 4 торпедоносца 51-го мтап — из-за плохой видимости возвратилась, а вторая группа — 2 торпедоносца 51-го мтап под прикрытием двух Як-9 21-го иап в 19 ч. 37 м. севернее маяка Стило (ш. = 55°00'; д. = 17°45') была атакована четырьмя истребителями противника. Сбросив боезапас в воду, наши самолеты ушли на свою территорию.

Согласно «Справочнику потерь...» 24 марта все суда потоплены торпедами «не вполне достоверно», а западные подтверждения вообще отсутствуют.

25 марта, по данным авиаразведки, вылетели два А-20Ж (торпедоносец и топмачтовик) 1-го гмтап, пилотируемые лейтенантами Чистяковым и Голованским. Их прикрывали два истребителя Як-9. В 14 ч. 10 м. в 7 милях севернее маяка Стило «Бостоны» атаковали конвой в составе четырех транспортов, двух сторожевых кораблей и тральщика. Им удалось потопить концевой транспорт в 12 000 т. Однако об этом успехе сведения отсутствуют даже в «Справочнике потерь...».

В 14 ч. 50 м. два других торпедоносца и два топмачтовика из 1-го гмтап (ведущий — капитан Гурьянов) в 31 миле северо-западнее маяка Стило атаковали второй немецкий конвой в составе четырех транспортов, двух сторожевых кораблей, тральщика и быстроходной десантной баржи, шедший

курсом 100° со скоростью 3 узла. В ходе атаки капитан Гурьянов потопил транспорт в 8000 т, младший лейтенант Солдатенко — второй транспорт в 8000 т и младший лейтенант Можакин потопил сторожевой корабль. Потопление всех кораблей было подтверждено экипажами истребителей сопровождения и аэрофотосъемкой. По «Справочнику потерь...», оба транспорта потоплены достоверно, а сторожевой корабль — «не вполне».

Одновременно в воздух были подняты четыре «Бостона» 51-го мтап (ведущий — лейтенант Репин). Как обычно, два «Бостона» были торпедоносцами, а два — топмачтовиками. Прикрытие осуществляли четыре истребителя Як-9. В 50 милях севернее маяка Иерсхефт эта группа в 15 ч. 46 м. атаковала немецкий конвой (5 транспортов, миноносец и 3 сторожевых корабля), шедший курсом 270° со скоростью 3 узла. Лейтенант Кулинич и младший лейтенант Ермошкин бомбами потопили концевой транспорт в 6000 т. Потопление наблюдали летчики-истребители прикрытия и самолет-разведчик из 51-го мтап.

В тот же день вылетела еще одна такая же группа из четырех «Бостонов» 51-го мтап (ведущий — лейтенант Астукевич). В 15 ч. 53 м. группа атаковала конвой в составе девяти транспортов, миноносца, двух сторожевых кораблей и трех тральщиков, шедших курсом 260° со скоростью 4 узла. Торпедоносец младшего лейтенанта Петрова и топмачтовик младшего лейтенанта Балакина потопили головной транспорт в 8000 т. Атака второй пары «Бостонов» была безуспешной.

Согласно «Справочнику потерь...» 25 марта летчики 51-го мтап потопили достоверно транспорт в 5000 т и плавучий док, а транспорт в 8000 т — «не вполне достоверно».

26 марта в 7 ч. 12 м. в 33 милях юго-западнее Либавы самолет-разведчик 15-го орап обнаружил конвой противника (два транспорта, два сторожевых корабля и два тральщика), шедший курсом 40° со скоростью 6 узлов. С 8 ч. 36 м. до 8 ч. 46 м. 11 самолетов Ил-2 47-го шап двумя группами в сопровождении 12 истребителей 9-го иап, 20 самолетов Ил-2 8-го гшап

четырьмя группами в сопровождении 24 истребителей 12-го иап с двумя самолетами наведения нанесли бомбово-штурмовой удар по обнаруженному конвою противника в 22 милях юго-западнее Либавы. К этому времени состав конвоя увеличился на один танкер. В результате удара был потоплен танкер в 6000 т, транспорт в 4000 т и сторожевой корабль. В районе цели самолеты были обстреляны сильным зенитным огнем и атакованы четверкой истребителей противника. Один Ил-2 был подбит и сделал вынужденную посадку в 4 км восточнее конвоя. Истребители сопровождения в воздушном бою сбили самолет противника FW-190.

В 9 ч. 08 м. этот же конвой был атакован двумя торпедоносцами и двумя топмачтовиками 51-го мтап. Потоплены сторожевой корабль и тральщик, а транспорт в 5000 т получил повреждения. Огнем корабельной зенитной артиллерии был сбит один наш самолет.

В 9 ч. 40 м. три торпедоносца и три топмачтовика 51-го мтап под прикрытием двух Як-9 21-го иап атаковали в том же месте оставшиеся на плаву корабли конвоя — горящий транспорт в 5000 т, тральщик и три сторожевых катера. В результате атаки транспорт был потоплен.

В 10 ч. 24 м. два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап в 20 милях северо-западнее маяка Риксхэфт (ш. = 55°08'; д. = 18°07') атаковали конвой противника в составе трех транспортов, четырех тральщиков и сторожевого корабля, шедших курсом 270° со скоростью 5 узлов. Летчик Скрыбин торпедой потопил транспорт в 4000 т.

В 10 ч. 49 м. торпедоносец и топмачтовик 51-го мтап под прикрытием двух Як-9 21-го иап атаковали в 94 милях к западу от маяка Паппензее конвой противника (два транспорта, два тральщика и три сторожевых корабля), шедший курсом 270° со скоростью 4 узла. Летчики Кулинич и Ермошкин потопили транспорт в 2000 т, что подтверждалось фотосъемкой.

В 12 ч. 46 м. торпедоносец и топмачтовик 1-го гмтап с са-

молетом наведения 51-го мтап в 48 милях северо-западнее маяка Риксхэфт (ш. = 55°37'; д. = 18°01') атаквали конвой противника в составе трех транспортов, миноносца и двух сторожевых кораблей, шедших курсом 120°. Летчик Подъячев прямым попаданием торпеды потопил транспорт в 10 000 т, что подтвердил экипаж самолета наведения.

С 17 ч. 00 м. до 17 ч. 12 м. семь торпедоносцев и пять топмачтовиков 1-го гмтап и 51-го мтап под прикрытием восьми Як-9 21-го иап в 28 милях северо-западнее маяка Стило (ш. = 55°00'; д. = 17°00') атаквали легкий крейсер и транспорт, шедшие курсом 120° в охранении трех миноносцев, трех сторожевых кораблей и четырех тральщиков. Но из-за плохой видимости экипажи результата атаки не наблюдали. Наши самолеты были обстреляны огнем корабельной зенитной артиллерии.

Согласно «Справочнику потерь...» летчики 51-го мтап потопили сторожевой корабль в 600 т — достоверно, катерный тральщик R-145 водоизмещением 155 т — достоверно, транспорт в 5000 т — достоверно, транспорт в 2000 т — не вполне достоверно. Соответственно летчики 1-го гмтап потопили: транспорт в 4000 т — достоверно и транспорт в 10 000 т — «не вполне достоверно».

Во исполнение приказа командующего Балтийским флотом о нанесении бомбово-штурмовых ударов по крейсерам и миноносцам противника у мыса Хела в Данцигской бухте командующий ВВС флота в ночь на 2 апреля приказал командиру 8-й минно-торпедной дивизии «при первой летной погоде перебазировать 10 самолетов-торпедоносцев с аэродрома Грабштейн на аэродром Эльбинг в оперативное подчинение командира 9-й штурмовой авиадивизии для нанесения совместного удара по вражеским крейсерам и эсминцам». Дело в том, что германские крупные надводные корабли с конца 1944 г. регулярно обстреливали части Красной армии, и делали это весьма эффективно. Армейская дальнобойная артиллерия у нас отсутствовала, а надводные корабли от эсминца и выше отстаивались в Кронштадте.

8 апреля с 9 ч. 11 м. до 12 ч. 16 м. шесть торпедоносцев и пять топмачтовиков 1-го гмтап под прикрытием восьми Як-9 21-го иап, по данным авиаразведки, летали для уничтожения кораблей противника в Балтийском море. В 10 ч. 52 м. самолеты обнаружили в 29 милях северо-восточнее о. Борнгольм (ш. = 55°25'; д. = 15°50') конвой противника в составе четырех транспортов, миноносца, сторожевого корабля, двух танкеров и быстроходной десантной баржи. Самолеты трижды пытались выйти в атаку, но из-за сильного тумана были вынуждены вернуться на свой аэродром, не выполнив задачи.

С 10 ч. 35 м. до 10 ч. 40 м. шесть торпедоносцев и четыре топмачтовика 51-го мтап под прикрытием восьми Як-9 21-го иап и 27 бомбардировщиков Пе-2 12-го гвардейского бомбардировочного авиаполка под прикрытием тридцати Як-9 14-го гиап атаковали в 6 милях северо-восточнее маяка Хела (ш. = 54°41'; д. = 18°55') два крейсера, эсминец и три миноносца противника, шедшие курсом 310°. Бомбардировщики Пе-2 потопили эсминец и повредили крейсер. Атака торпедоносцев была безуспешной. Самолеты были обстреляны огнем корабельной зенитной артиллерии.

Согласно «Справочнику потерь...» эсминец водоизмещением в 1800 т был потоплен «достоверно». Для пущей достоверности сообщается о «прямом попадании ФАБ-250 в среднюю часть корабля». Увы, найти оный в списке немногочисленных германских эсминцев не удалось. Как уже говорилось, если судьба какого-нибудь небольшого транспорта сейчас на Западе и вызывает споры, то время и место гибели крупных кораблей, включая эсминцы, хорошо известны.

9 апреля с 9 ч. 36 м. до 12 ч. 09 м. 12 торпедоносцев и бомбардировщиков под прикрытием четырнадцати Як-9 21-го иап, по данным авиаразведки, тремя группами летали на торпедно-бомбовый удар по вражеским транспортам в Балтийском море. Первая группа (два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап) из-за плохой видимости в районе поиска транспортов не обнаружили и возвратились на свой аэродром.

В 10 ч. 47 м. вторая группа (два торпедоносца и три топмачтовика 1-го гмтап) в 26 милях северо-западнее маяка Стило (ш. = $55^{\circ}10'$; д. = $17^{\circ}20'$) обнаружила и атаковала конвой противника в составе четырех транспортов и тральщика, шедших курсом 280° со скоростью 6 узлов. Транспорт в 6000 т был поврежден. В районе цели самолеты были обстреляны сильным огнем корабельной зенитной артиллерии. Один наш самолет не возвратился на аэродром.

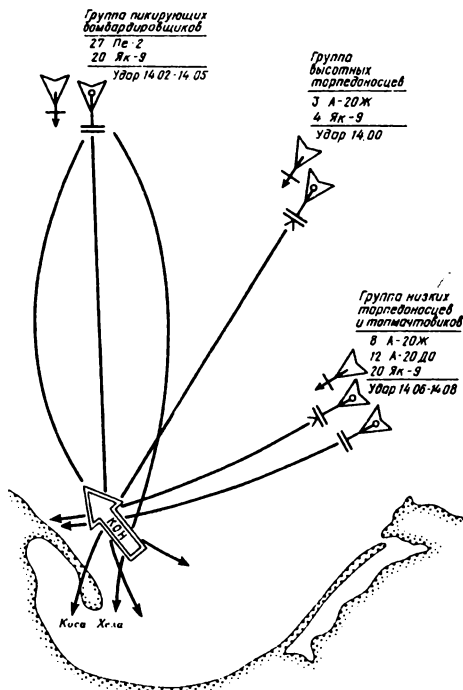
В 11 ч. 07 м. третья группа (три торпедоносца и три топмачтовика 51-го мтап) атаковали этот же конвой в точке с координатами ш. = $55^{\circ}08'$; д. = $17^{\circ}22'$. В результате попадания двух торпед и бомб были повреждены теплоход в 8000 т и транспорт в 4000 т. Два самолета из этой группы из-за плохой погоды и видимости в районе цели в атаку не вышли — торпедоносец сел на своем аэродроме с торпедой, а топмачтовик сбросил бомбы на полигоне.

В 14 ч. 50 м. 37 бомбардировщиков Пе-2 12-го гвардейского бомбардировочного авиаполка под прикрытием 22 истребителей Як-9 14-го гиап бомбардировали корабли и транспорты противника (6 транспортов и 20 других кораблей) в районе маяка Хела и повредили два транспорта в 5000 и 6000 т.

В 15 ч. 03 м. по этим кораблям был произведен повторный удар тремя торпедоносцами 1-го гмтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап. В результате попадания торпеды был потоплен транспорт в 6000 т. Через две минуты после удара торпедоносцев неприятельские корабли и транспорты были безуспешно атакованы пятью топмачтовиками 51-го мтап в сопровождении пяти истребителей Як-9 21-го иап.

Согласно «Справочнику потерь...» 9 апреля достоверно был потоплен транспорт «Альберт Янсен» вместимостью 5446 брт. Однако, по справочнику Гюнтера Штейнвега, его потопила британская авиация.

11 апреля в течение дня 16 торпедоносцев 1-го гмтап, 23 торпедоносца 51-го мтап, все типа А-20Ж, под прикрытием 28 истребителей Як-9 21-го иап группами летали на тор-



Комбинированный удар авиации Балтийского флота по кораблям и транспортам противника 9 апреля 1945 г.

педно-бомбовый удар по вражеским транспортам в Балтийском море, обнаруженным авиаразведкой.

В 10 ч. 20 м. первая группа (два торпедоносца и два топмачтовика 51-го мтап) в 60 милях севернее Штольпмюнде (ш. = 55°35'; д. = 16°55') атаковала вражеский конвой (пять транспортов, сторожевой корабль и быстроходная десантная баржа), шедший курсом 60°. Попаданием одной ФАБ-250 один транспорт был поврежден.

В 14 ч. 19 м. вторая группа (два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап) вновь атаковала конвой противника в точке с координатами ш = 55°45'; д = 17°40'. Был потоплен

транспорт в 5000 т. В районе цели наши самолеты были обстреляны сильным огнем корабельной зенитной артиллерии. Один торпедоносец не вернулся на аэродром.

В 14 ч. 56 м. в точке с координатами ш. = $55^{\circ}50'$; д. = $17^{\circ}55'$ конвой был безуспешно атакован третьей группой (три торпедоносца и пять топмачтовиков 51-го мтап). Самолеты попали под сильный огонь корабельной зенитной артиллерии, один торпедоносец сбит.

В 18 ч. 20 м. два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап нанесли четвертый удар по конвою в точке с координатами ш. = $55^{\circ}50'$; д. = $18^{\circ}10'$ и потопили транспорт в 4000 т и сторожевой корабль. Один торпедоносец был сбит огнем корабельной зенитной артиллерии.

В 10 ч. 25 м. два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап в 25 милях северо-западнее маяка Нерсхейфт (ш. = $54^{\circ}55'$; д. = $16^{\circ}10'$) безуспешно атаковали четыре транспорта, шедшие курсом 260° .

В 18 ч. 06 м. два торпедоносца и два топмачтовика 51-го мтап в 40 милях северо-западнее маяка Риксхейфт (ш. = $55^{\circ}26'$; д. = $17^{\circ}47'$) атаковали конвой противника в составе четырех транспортов, сторожевого корабля и тральщика, шедших курсом 90° . При этом транспорт в 3000 т был поврежден.

В 18 ч. 18 м. один торпедоносец и два топмачтовика 51-го мтап в 30 милях северо-западнее маяка Риксхейфт (ш. = $55^{\circ}18'$; д. = $17^{\circ}55'$) безрезультатно атаковали конвой противника в составе двух транспортов, миноносца и тральщика, шедших курсом 80° . Самолеты были обстреляны сильным огнем корабельной зенитной артиллерии, при этом один торпедоносец сбит.

Согласно «Справочнику потерь...» в этот день, 11 апреля, было потоплено два транспорта по 4000 т, причем один «достоверно», а другой — «не вполне». Кроме того, был потоплен тральщик М-376 полным водоизмещением 775 т. Потопление этого тральщика подтверждается и справочником Грёнера.

12 апреля с 10 ч. 50 м. до 10 ч. 52 м. три торпедоносца и семь топмачтовиков 51-го мтап двумя группами под прикры-

тием четырех Як-9 21-го иап в 50 милях северо-западнее Штольмпюнде (ш. = 55°20'; д. = 16°13') атаковали конвой противника в составе трех транспортов и сторожевого корабля, шедших курсом 250°. Транспорт в 10 000 был поврежден. В районе цели самолеты были обстреляны сильным огнем корабельной зенитной артиллерии. Один самолет не вернулся на аэродром.

В 11 ч. 58 м. два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап под прикрытием двух Як-9 21-го иап с самолетом наведения в 52 милях северо-западнее маяка Риксхэфт (ш. = 55°40'; д. = 17°58') атаковали конвой противника в составе танкера, транспорта, двух сторожевых кораблей, шедших курсом 260°. Танкер в 10 000 т, транспорт в 6000 т и сторожевой корабль были потоплены.

В 12 ч. 14 м. два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап под прикрытием двух Як-9 21-го иап в 62 милях северо-западнее Штольмпюнде (ш. = 55°40'; д. = 16°00') атаковали конвой противника в составе двух транспортов и двух сторожевых кораблей, шедших курсом 265°, были потоплены транспорт в 8000 т и сторожевой корабль. Один торпедоносец был сбит огнем корабельной зенитной артиллерии.

Согласно «Справочнику потерь...» 12 апреля танкер в 10 000 т и транспорт в 6000 т оказались потоплены «не вполне достоверно», а транспорт в 8000 т — вполне достоверно. Кроме того, было «не вполне» потоплено два сторожевых корабля по 600 т каждый.

13 апреля с 10 ч. 13 м. до 10 ч. 15 м. три торпедоносца А-20Ж и четыре топмачтовика А-20Ж 1-го гмтап и 51-го мтап под прикрытием четырех Як-9 21-го иап двумя группами по три и по четыре самолета в 40 милях северо-западнее маяка Стило (ш. = 55°20'; д. = 17°02') обнаружили и атаковали конвой противника в составе четырех транспортов, сторожевого корабля и двух тральщиков, шедших курсом 280°. Потоплено два транспорта по 8000 т. В районе цели самолеты были обстреляны сильным огнем корабельной зенитной артиллерии, два торпедоносца сбито.

Согласно «Справочнику потерь...» потопили два транспорта по 8000 т, причем один «достоверно», а другой — «не вполне».

22 апреля с 8 ч. 13 м. до 16 ч. 35 м. семь самолетов 1-го гмтап и двенадцать самолетов 51-го мтап группами по три-четыре машины летали на торпедно-бомбовый удар по вражеским транспортам в Балтийском море. В 8 ч. 51 м. два торпедоносца и два топмачтовика 51-го мтап в 13 милях восточнее маяка Хела (ш. = 54°37'; д. = 19°12') атаковали конвой противника в составе транспорта, быстроходной десантной баржи, самоходного парома и сторожевого катера, шедших курсом 270°, и потопили быстроходную десантную баржу и самоходный паром. Атаки остальных групп самолетов оказались безрезультатны. Самолеты были обстреляны сильным огнем корабельной зенитной артиллерии, при этом сбито два самолета 51-го мтап и два самолета 1-го гмтап, летчик одного из них был спасен специально вылетевшим самолетом ПБН-1.

Истребители Як-9 21-го иап произвели 22 самолето-вылета на сопровождение торпедоносцев и топмачтовиков в Балтийском море.

Согласно «Справочнику потерь...» достоверно были потоплены быстроходная десантная баржа в 350 т и паром типа «Зибель» в 150 т.

24 апреля, по данным авиаразведки, минно-торпедная и штурмовая авиация Балтийского флота в течение дня нанесла ряд ударов по конвоям противника. Двенадцать торпедоносцев 1-го гмтап и 51-го мтап четверками под прикрытием шести Як-9 21-го иап летали на торпедно-бомбовые удары по вражескому конвою (два транспорта, три быстроходные десантные баржи, четыре сторожевых катера и две мотошхуны), обнаруженному в 6 ч. 25 м. в районе маяка Риксхэфт.

Первая четверка самолетов 51-го мтап в 10 ч. 23 м. атаковала конвой противника в 20 милях севернее маяка Сило (ш. = 55°07'; д. = 17°45'), но корабли противника поставили

дымовые завесы, поэтому наши летчики результата атаки не наблюдали.

Вторая четверка самолетов 1-го гмтап атаковала конвой в 12 ч. 05 м. Был потоплен транспорт в 4000 т и повреждена быстроходная десантная баржа.

Третья четверка самолетов 51-го мтап нанесла удар по конвою в 13 ч. 08 м., потопив еще один вражеский транспорт в 4000 т и тральщик.

Самолеты были обстреляны сильным огнем корабельной зенитной артиллерии, при этом один наш самолет сбит, а второй получил повреждение.

В течение дня 24 апреля 19 самолетов 1-го гмтап и 51-го мтап группами по три-четыре машины в сопровождении 10 истребителей Як-9 21-го иап летали для уничтожения вражеских конвоев юго-западнее о. Готланд. В 14 ч. 06 м. два торпедоносца и два топмачтовика 51-го мтап в 32 милях восточнее маяка Эланд-Сэдра-Удде (ш. = 56°15'; д. = 17°30') атаковали конвой противника (2 транспорта, 2 сторожевых корабля, 2 тральщика и сторожевой катер), шедший курсом 30, и потопили транспорт в 4000 т и сторожевой корабль. Сильным огнем корабельной зенитной артиллерии был поврежден один самолет, который при посадке на свой аэродром сгорел.

В 14 ч. 44 м. три торпедоносца и один топмачтовик 1-го гмтап в 34 милях юго-восточнее маяка Эланд-Сэдра-Удде атаковали конвой противника в составе четырех транспортов, танкера, трех сторожевых кораблей, трех тральщиков и двух быстроходных десантных барж, шедших курсом 210°. При этом транспорт в 6000 т был потоплен, а транспорт в 4000 т поврежден. Самолеты были обстреляны сильным огнем корабельной зенитной артиллерии, один торпедоносец поврежден.

В 16 ч. 53 м. два торпедоносца и два топмачтовика 1-го гмтап в 52 милях восточнее маяка Эланд-Сэдра-Удде атаковали конвой противника (транспорт, сторожевой корабль, тральщик и два сторожевых катера), шедший курсом 80°.

Был поврежден транспорт в 6000 т. Сильным огнем корабельной зенитной артиллерии один самолет был сбит. Два самолета не возвратились на свой аэродром.

В 17 ч. 30 м. два торпедоносца и топмачтовик 1-го гмтап в 46 милях восточнее маяка Эланд-Сэдра-Удде безуспешно атаковали конвой противника (три транспорта, два сторожевых корабля и тральщик).

Остальные четыре самолета 51-го мтап неприятельских конвоев не обнаружили и возвратились на свой аэродром.

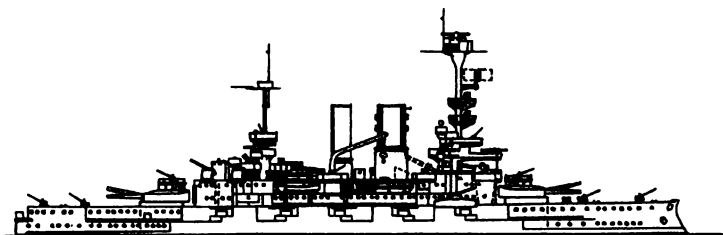
Согласно «Справочнику потерь...» в этот день потоплено два транспорта по 4000 т, тральщик и сторожевой корабль, но «не вполне достоверно», и лишь транспорт в 6000 т потоплен вполне достоверно восточнее о. Эланд. Западные же источники не подтверждают ни одного из этих потоплений.

В мае 1945 г. на Балтике продолжалось применение торпедоносцев, оснащенных бортовыми поисковыми РЛС. Так, 27 апреля с 18 ч. 02 м. до 20 ч. 02 м. самолет А-20Ж 1-го гмтап, оборудованный радиолокационной установкой, производил крейсерский полет в Балтийском море. В 10 ч. 00 м. в районе маяка Риксхэфт (ш. = 55°08'; д. = 17°50') самолет атаковал транспорт в 4000 т, шедший в составе конвоя из трех транспортов и четырех сторожевых кораблей курсом 90°, но торпеда потонула, не дойдя до цели.

Та же картина повторилась и 28 апреля. С 8 ч. 30 м. до 10 ч. 45 м торпедоносец 1-го гмтап с радиолокационной установкой производил крейсерский полет в Балтийском море. В 10 ч. 04 м. в 17 милях на северо-запад от маяка Риксхэфт (ш. = 55°06'; д. = 18°10') самолет обнаружил и атаковал танкер противника, но из-за плохой видимости результата атаки не наблюдал.

Оного танкера, увы, нет даже в «Справочнике потерь...».

Непонятная история произошла 3 мая. Согласно «Хронике...»: в 17 ч. 38 м. два торпедоносца и четыре топмачтовика 51-го мтап под прикрытием восьми Як-9 21-го иап северо-восточнее о. Рюген обнаружили и атаковали четыре транспорта и тральщик. Атака производилась двумя группами по головному и второму транспортам. В результате прямого по-



Линкор «Шлезииен»

падания одной ФАБ-250 был потоплен транспорт в 3000 т. Один торпедоносец, поврежденный огнем корабельной зенитной артиллерии, возвратился с торпедой¹.

Более никаких торпедоносцев и бомбардировщиков А-20Ж в тот день не летало. Однако в «Справочнике потерь...» говорится о потоплении шестеркой А-20Ж 51-го мтап огромного транспорта «Штеттин» водоизмещением в 22 тысячи тонн!

Следующим в списке идет линейный корабль «Шлезииен», потопленный 4 мая на рейде Свинемюнде двадцатью тремя «Бостолами» из 51-го мтап и 56-ю штурмовиками Ил-2 из 7-го гшап. Замечу, что «Шлезииен» — это однотипный со «Шлезвиг-Гольштейном» броненосец кайзеровского флота, а при Гитлере он был учебным кораблем.

О самой же атаке «Шлезииена», думаю, интереснее рассказать очевидцу: «И вот, наконец, приказ из штаба дивизии: нанести торпедно-бомбовый удар по линкору «Шлезииен» и уничтожить его. Приказ по-военному краток и лаконичен, но мы-то знали, что стояло за такой краткостью. Это орудия главного калибра «Шлезииена» наносили нашим войскам наибольший урон. Кроме того, на нем проходили подготовку морские специалисты, которые затем пополняли команды немецких кораблей. Право, линкор заслужил чести быть потопленным в первую очередь.

¹ «Хроника...». Выпуск 8. С. 316.

Поскольку, как я уже говорил, мы ждали этого приказа, выработка решения на бой не отняла много времени. В соответствии с разработанной в штабе дивизии схемой, я принял решение выделить из состава 1-й и 3-й эскадрилий по одному торпедоносцу и по четыре топмачтовика. Именно в этих эскадрильях на этот день было больше всего исправных машин, а также более опытных экипажей. Мы знали, что на рейде Свинемюнде глубины небольшие, поэтому основным средством поражения избрали авиабомбы крупного калибра. Я уже отмечал выше, что наша торпеда при сбросе ныряет на глубину до 20 метров, а там, где стоял «Шлезен», она не превышала десяти. Тем не менее дивизионные специалисты настаивали испробовать в качестве эксперимента авиационные торпеды 45—36-АН, и мы приняли решение подвесить на ведущие самолеты торпеды.

При проведении этой операции мы решили применить еще одну тактическую новинку. Для вывода ударных и обеспечивающих групп в район цели и управления ими в период атаки было решено поднять экипаж командира 2-й эскадрильи капитана Ф.Н. Макарихина (без боевой нагрузки), которому предстояло осуществлять функцию командного пункта в воздухе. Как показали события, этот прием полностью себя оправдал. На принятое решение штаб оформил приказ и составил плановую таблицу, а я поставил боевую задачу экипажам.

Для нанесения удара по линкору устанавливался такой порядок движения групп самолетов: штурмовики идут впереди торпедоносцев и топмачтовиков на удалении 1,5—2 километра и, рассредоточившись, наносят удар по кораблям, которые могут своим огнем помешать выполнению задачи ударным группам.

В 10.30 утра аэродром наполнился гулом моторов. Двенадцать стремительных и ярких Як-9 — истребители прикрытия — под командованием майора Усыченко дружно взяли старт и исчезли в голубом небе. За ними ушел в воздух экипаж Макарихина и тут же парами взлетели 24 «горбатых», как

любя называли мы Ил-2. За ними поднимались две наши пятерки: от 1-й эскадрильи ведущий старший лейтенант В. Фоменко — с торпедой, ведомыми у него топмачтовики И. Смолянов, Н. Линник, А. Горбушкин и В. Астукевич. Они не скрылись из глаз, а на взлет уже пошли самолеты из пятерки 3-й эскадрильи: ведущий Герой Советского Союза старший лейтенант М. Борисов — с торпедой и четыре топмачтовика: В. Кулинич, В. Мартынов, Ф. Косенко и Н. Ефремцев. Они взлетели красиво, крыло в крыло, словно на параде, и в сердце невольно вселилась надежда на успех операции. Через час ударные группы вышли с северо-востока на рейд Свинемюнде. Еще издали опознали линкор «Шлезия», находившийся в дрейфе. Сразу же весь рейд ошетинился вспышками выстрелов. По курсу торпедоносцев вставали водяные столбы от разрывов снарядов главного калибра. Штурмовики с ходу начали обстрел кораблей, стремясь подавить зенитный огонь. По команде «Приготовиться к атаке!», поданной с самолета управления, звенья Фоменко и Борисова заняли исходные позиции на указанном им боевом курсе. И вот команда «Атака!». Топмачтовики развили скорость до максимальной и, вырвавшись вперед торпедоносцев, с дистанции 250—300 метров сбросили бомбы. Из атаки пришлось выходить пересякая через цели, прижимаясь к самой воде, маневрируя по направлению. Фоменко и Борисов сбросили торпеды с дистанции 800—1000 метров, левым отворотом вышли из атаки и направились в заранее обусловленную зону сбора.

В целом атака прошла успешно, но, к сожалению, не без потерь с нашей стороны. Полутонная бомба, сброшенная младшим лейтенантом Н. Линником, угодила в «Шлезия» и на нем возник пожар. Однако при прохождении над линкором самолет взорвался в воздухе от прямого попадания снаряда. Вместе с Линником смертью храбрых погибли штурман младший лейтенант В. Залезин и стрелок-радист сержант С.А. Спиридонов. Лейтенант В. Кулинич атаковал стоявший рядом с линкором транспорт в 6000 тонн и прямым попаданием ФАБ-1000 потопил его. Летчики И. Смолянов и Н. Еф-

ремцев избрали мишенью транспорт водоизмещением в 8000 тонн, было отмечено попадание в него двух бомб крупного калибра. Лейтенант А. Горбушкин метко поразил бомбой тральщик, который тотчас же затонул. Два экипажа из группы Борисова из-за технических неисправностей были вынуждены с полпути возвратиться на аэродром и в атаке не участвовали. Хода торпед Фоменко и Борисова и попадания их в линкор не наблюдалось — все-таки, по всей вероятности, сказалось мелководье. На аэродром группа возвратилась строем и благополучно произвела посадку.

Впрочем, и тут нам пришлось изрядно поволноваться. На самолете И. Смолянова прямым попаданием зенитного снаряда был выведен из строя один мотор. Летчик не растерялся, вовремя поставил винт во флюгерное положение и, маневрируя на малой высоте, сумел вывести машину из зоны зенитного огня. Он привел самолет на аэродром, но попытка выпустить шасси не увенчалась успехом — гидросистема тоже оказалась сильно поврежденной осколками. С волнением смотрели мы, как Смолянов пошел на второй круг и затем с убранными шасси буквально «притер» машину к травяному покрову рядом со взлетной полосой. Самолет получил минимальные повреждения, из экипажа никто не пострадал. Но позади была лишь треть намеченной операции.

В 16 часов поднялась в воздух вторая группа самолетов во главе с Героем Советского Союза старшим лейтенантом А. Богачевым. При ее формировании уже не пришлось придерживаться эскадрильного принципа, группа получилась сборной. Богачев вылетал с торпедой, ведомыми шли пять топмачтовиков с бомбами: В. Фоменко, В. Петров, Ф. Косенко, Б. Козлов, В. Мартынов. Как и в первом вылете, для координации действий ударной группы и обеспечивающих операцию шестнадцати Ил-2 и восьми Як-9 поднялся и капитан Ф. Макарихин. И вновь бешеный огонь кораблей, дерзкие атаки штурмовиков и торпедоносцев. На этот раз истребителей противника над Свинемюнде не оказалось, поэтому нашим истребителям прикрытия не оставалось ничего

другого, как наблюдать за ходом боя. Был зафиксирован мощный подводный взрыв у самого борта линкора, отмечено прямое попадание бомб в транспорт, который тут же затонул. Получили сильные повреждения эсминец, вспомогательный крейсер «Орион» и еще один транспорт. Но «Шлезииен» все еще оставался на плаву.

Последний удар был нанесен по крейсеру в 20 часов группой самолетов, которую Макарихин возглавил уже в качестве ведущего. С ним вылетели пять топмачтовиков: В. Астукевич, А. Горбушкин, В. Кулинич, Б. Козлов и Н. Ефремцев. Шестнадцать штурмовиков и восемь истребителей обеспечивали их действия в этом вылете. В ходе атаки экипажи наблюдали прямое попадание в линкор одной ФАБ-1000 и четырех ФАБ-250. На нем возникло несколько больших и малых очагов пожара, он погрузился в воду и сел на мелководье на ровный киль, что подтверждалось несколькими фотоснимками. И хотя боевая рубка и палуба корабля оставались на поверхности, они представляли собой нагромождение металлического лома. Носовая двухорудийная башня главного калибра была сбита, стволы ее орудий валялись на палубе, средняя часть линкора выгорела. Кроме того, было отмечено потопление транспорта водоизмещением 8000 тонн, прямое попадание бомб в эскадренный миноносец, тральщик, сторожевой корабль.

Обстоятельный разбор и подведение итогов боевых действий полка за 4 мая мы смогли сделать только на следующий день. Всего за минувший день нами было сброшено 4 торпеды и 41 авиабомба крупного калибра. Результаты, можно сказать, превзошли все ожидания. Кроме линкора «Шлезииен» были потоплены: вспомогательный линкор «Орион» (7021 тонна), шесть транспортов общим водоизмещением 29000 тонн, два эскадренных миноносца, два тральщика и сторожевой корабль.

Серьезно повреждены: крейсер «Принц Ойген», три эскадренных миноносца, сторожевой корабль и транспорт водоизмещением 3000 тонн.

Специальная комиссия КБФ, куда входил и представитель от 51 МТАП, рассмотрела обстоятельства удара по «Шлезениу» и установила, что в линкор было несколько прямых попаданий крупнокалиберных авиабомб и имелась пробойна, которая могла быть следствием взрыва тысячекилограммовой бомбы на мелководье у борта корабля»¹.

В целом описание Орленко атаки «Шлезениа» совпадает с нашими официальными изданиями. Правда, появляются и критические замечания: «Несмотря на высокую эффективность действий в целом, можно отметить и ряд недостатков:

- по главной цели, линейному кораблю «Шлезениа», сосредоточенного удара не получилось, новая идея боевого управления с воздушного командного пункта практически реализована не была (в условиях плохой видимости, отсутствия средств радиолокации и сильного противодействия зенитной артиллерии противника боевое управление в самый ответственный момент выхода в атаку было нарушено);

- в каждом из трех последовательных ударов по главной цели действовала только часть топмачтовиков;

- удары наносились с одного направления;

- ни одна из четырех сброшенных торпед не попала в цель (это можно объяснить малыми глубинами в районе удара и сложностью выдерживания режима сбрасывания торпед при сильном противодействии противника);

- выделенного количества штурмовиков не хватило для подавления всей зенитной артиллерии кораблей»².

Германский историк Эрих фон Грёнер утверждал, что «Шлезениа» затонул 4 мая 1945 г. из-за подрыва на американской магнитной мине, но не отрицал повреждений, нанесенных советской авиацией.

Согласно «Справочнику потерь...» 4 мая там же и теми же потоплен транспорт «Оснабрюк» в 10 000 т, а также вспомогательный крейсер «Орион». Историк флота А. В. Платонов в свою очередь утверждает, что к январю 1944 г. «Орион» был

¹ Орленко И. Ф. Крылатые торпедоносцы. Рукопись.

² Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. С. 73—74.

переделан и вступил в строй в качестве учебного артиллерийского судна под названием «Гектор». 4 мая 1945 г. он был взорван личным составом на рейде Свиномюнде¹. А если верить справочнику Гюнтера Штейнвега, то вместо «Гектора» был потоплен транспорт «Курмарк».

Кроме того, по «Справочнику потерь...» 4 мая авиация Балтийского флота потопила миноносец Т-155. Однако миноносца с таким названием в кригсмарине не было. Наконец долгие мои поиски в справочниках увенчались успехом. В кайзеровском флоте действительно был миноносец Т-155 водоизмещением 670 т. Но с 1936 г. он использовался как тендер и торпедолов, а хуже всего оказалось то, что 22 апреля 1945 г. он затонул при налете британской авиации на рейде Свиномюнде.

Последний боевой вылет наши торпедоносцы совершили уже после подписания капитуляции германским командованием. 9 мая в 19 ч. 35 м. двенадцать «Бостонов» 51-го мтап тремя группами атаковали германские суда, которые пытались эвакуировать войска и беженцев в Швецию или германские порты, занятые союзниками. Летчики донесли о потоплении трех транспортов водоизмещением в 2000, 4000 и 6000 т и повреждении двух миноносцев. На самом деле им удалось потопить лишь транспорт «Лизалоте Фридрих» вместимостью 517 брт в точке с координатами ш. = 55°13'; д. = 15°20'.

Формально торпедоносцы, равно как и вся авиация Балтийского флота, действовали в первой половине 1945 г. более эффективно, чем в любой другой год войны. Но фактически наши ВВС не сумели решить три основные задачи — воспрепятствовать обстрелу крупными надводными кораблями наступающих частей Красной армии, снабжению морем окруженных группировок немцев в Прибалтике и эвакуации германских войск и мирного населения на запад, причем тут речь шла не о тысячах, а о сотнях тысяч человек.

¹ Платонов А. В., Апальков Ю. В. Боевые корабли Германии. 1939—1945. СПб.: 1995. С. 63.



Северный флот

Глава 1

ТОРПЕДОНОСЦЫ ОСВАИВАЮТ СЕВЕР

К началу Великой Отечественной войны на Северном флоте не было торпедоносной авиации. В ВВС флота состояло 116 машин. Из них 28 И-15бис, 17 И-153, 4 Ил-16, 11 СБ, 49 МБР-2 и 7 ГСТ.

При этом эскадрилья бомбардировщиков СБ и четыре истребительных эскадрильи входили в 72-й авиационный полк. (Несколько позже этот полк стали именовать 72-м смешанным авиационным полком — 72-й сап.) 16 сентября 1941 г. 72-й сап был награжден орденом Красного Знамени.

Основными задачами авиации Северного флота были непосредственная поддержка сухопутных войск, прикрытие союзных конвоев, следовавших в Мурманск и Архангельск, а также действия на коммуникациях противника. Последнее имело очень важное значение из-за слабого развития сети шоссейных и железных дорог в Заполярье. Кроме того, немцы морским путем вывозили никель и другие полезные ископаемые, добываемые в заполярной Норвегии.

В самом начале войны СССР и западные союзники ввели разграничение районов действия своих флотов в Норвежском море. Западнее меридиана 20°00' в. д. была зона действия ВМС союзников, а восточнее этого меридиана — зона действия Северного флота. Соответственно, самолеты и подводные лодки Северного флота действовали за редким исключением восточнее меридиана 20°00'. Таким образом, наша авиация могла действовать у побережья противника на глубине примерно 420 км.

Лишь в сентябре 1941 г. на Север прибыло звено (три машины) торпедоносцев ДБ-3Ф под командованием капитана И.Я. Гарбуза. Звено вошло в состав 72-го сап. Первоначально ДБ-3Ф использовались как обычные бомбардировщики, а

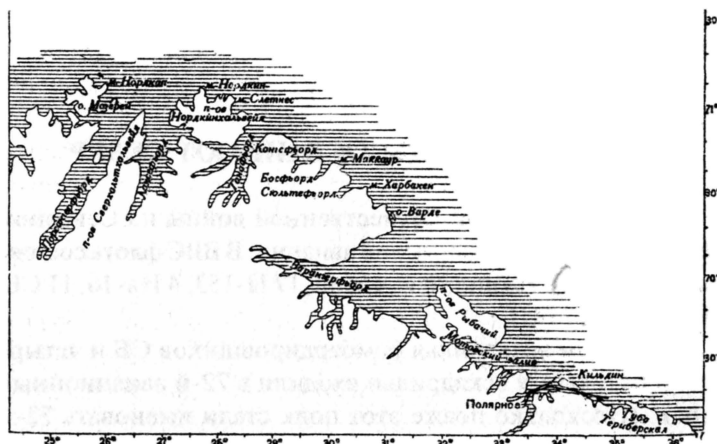


Схема участка боевых действий на Северном театре войны

затем — как высотные торпедоносцы. До конца 1941 г. ДБ-3Ф сбросили на суда противника 13 торпед 45—36АВА, но не добились ни одного попадания.

Вот пример применения высотных торпед на Северном флоте. 18 января 1942 г. один ДБ-3Ф, вылетевший для нанесения торпедного удара по кораблям в порту Киркенес. Но цель закрывала низкая облачность, и торпедоносец сбросил торпеду с высоты 4200 м в порту Лиинахамари. Экипаж наблюдал большой взрыв на перешейке мыса южной пристани и пожар, вызванный попаданием торпеды в берег.

В тот же день приказом наркома ВМФ 72-й сап был преобразован во 2-й гвардейский краснознаменный авиационный полк.

23 марта три ДБ-3Ф с высоты 3500 м сбросили три высокие торпеды по германским транспортам, стоявшим в порту Лиинахамари. Разрывы наблюдались на центральной пристани. Летчиками отмечено попадание в транспорт, но на самом деле ни одно судно не было даже повреждено.

В марте 1942 г. во 2-й гап поступило 6 торпедоносцев

ДБ-3Ф. По одной версии¹, они поступили от промышленности, а по другой, более вероятной версии², эскадрилья из шести машин под командованием капитана Г.Д. Поповича прибыла с Тихоокеанского флота.

12 апреля два Ил-4 (ДБ-3Ф) нанесли торпедный удар по трем транспортам и трем сторожевым кораблям, стоявшим в Варде. Торпеды были сброшены с высоты 2500 м. Экипажи наблюдали пламя, но это горели постройки на берегу — торпеды опять врезались в берег.

2 июня с 8 ч. 48 м. до 10 ч. 10 м. три Ил-4 безрезультатно атаквали транспорты противника в проливе Буссе-сунн, сбросив две высокие торпеды. Один торпедоносец из-за неисправности мотора возвратился и сел на свой аэродром с торпедой.

17 июня в 6 ч. 17 м. три Ил-4 в охранении одного истребителя Пе-3 вылетели для атаки кораблей противника в Хаммерфесте, но из-за плохой погоды до целей не дошли и в районе мыса Гамвик атаквали тремя высокими торпедами вражеские транспорты, но попаданий не добились.

25 июня ВВС Северного флота из Резерва Главного командования была оперативно придана «Отдельная морская авиагруппа». В ее состав входил 35-й дальнебомбардировочный полк, включавший одиннадцать бомбардировщиков Ил-4. Командовал полком майор А.В. Крылов. Перебазирование этой группы затянулось более чем на 2 недели.

К 1 июля 1942 г. авиация Северного флота имела в своем составе (вместе с приданными ей во время обеспечения союзных конвоев частями) 240 самолетов, из которых исправных — 139. Торпедоносцы имелись только во 2-м гвардейском авиаполку. Хотя прилагательное «смешанный» в названии полка отсутствует, он фактически был смешанным: там состояли 35 самолетов «Харрикейн» (исправных 5), 21 само-

¹ Иванов П.Н. Крылья над морем. М.: Воениздат, 1972. С. 243.

² Котельников В. // Авиация и Космонавтика вчера, сегодня, завтра. № 5—6/2005 г.

лет «Томагаук» (исправных 8), четыре МиГ-3 (исправных 1), семь СБ (исправных 6), восемь Ил-4 (исправных 7).

2-й гап базировался на аэродроме Ваенга-1. Там же базировался 35-й дальнебомбардировочный полк — десять Ил-4, из которых один был неисправен. Машины 35-го дбап еще не были подготовлены к несению торпед.

Кстати о торпедах. Еще в мае 1942 г. на Северный флот доставили первую партию из 24-х торпед 45—36АН. Первое применение их состоялось 2 июля. В этот день с 1 ч. 45 м. до 6 ч. 15 м. два Ил-4 вылетали для нанесения торпедного удара по транспорту противника, обнаруженному воздушной разведкой накануне вечером в море.

В 3 ч. 50 м. в районе о. Мегерей самолеты сбросили по этому транспорту с малой высоты и с дистанции 5 каб. две торпеды, но в цель не попали и вернулись на свой аэродром.

15 июля один Ил-4 в 14 ч. 55 м. атаковал торпедой в порту Хоннингсвог с высоты 20—30 м и дистанции 15 каб. вражеский транспорт в 12 000 т. Но из-за сильного зенитного огня экипаж взрыва торпеды не наблюдал¹. Да и наблюдать, собственно, было нечего — в транспорт торпеда не попала.

Первый успех торпедоносцев Северного флота, зафиксированный «Справочником потерь...», состоялся 29 июля 1942 г.

В этот день с 12 ч. 02 м. до 18 ч. 13 м. самолет Ил-4 производил разведку Баренцева моря до Тромсе. В 15 ч. 45 м. в районе Гамвика в точке с координатами ш. = 71°07'; д. = 28°00' были обнаружены два транспорта в охранении восьми сторожевых кораблей, шедших курсом на запад. В 17 ч. 47 м. два Ил-4 вылетели для нанесения торпедного удара по этим транспортам. В 19 ч. 50 м. в точке с координатами ш. = 70°56'; д. = 26°27' торпедоносцы обнаружили два транспорта и три сторожевых катера, шедших курсом 220°. Разомкнувшись на 30—50 м, в 20 ч. 10 м. самолеты одновременно атаковали транс-

¹ Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 3. С 1 июля по 31 декабря 1942 г. Л.: Воениздат, 1946. С. 32.

порт в 15 000 т. Ведущий самолет на курсовом угле 100—105 правого борта с дистанции 3 каб. и высоты 30 м, а ведомый — с дистанции 2 каб. на курсовом угле 80—85° выпустил две торпеды 45—36АН. Экипажи самолетов наблюдали попадание двух торпед в транспорт, который затонул с дифферентом на корму и креном на правый борт. Атака была внезапной, наши самолеты противник обнаружил уже на боевом курсе и обстрелял из мелкокалиберных автоматов и пулеметов, при этом один Ил-4 получил четыре пробоины. В 22 ч. 30 м. самолеты возвратились на свой аэродром.

Фактически же в этот день был лишь поврежден торпедой транспорт «Кальмар» вместимостью 3992 брт.

9 августа с 15 ч. 50 м. до 20 ч. 12 м. два Ил-4 вылетели на основании данных разведки для нанесения торпедного удара по четырем транспортам противника, шедших курсом 220.

В 18 ч. 10 м. в точке с координатами ш. = 70°55'; д. = 26°00' наши самолеты двумя торпедами потопили груженный транспорт в 6000 т. По донесению летчиков, транспорт погрузился в воду до надстройки.

На самом деле одна из торпед попала в сторожевой корабль V-6113 (мобилизованный рыболовный траулер). Судно было приведено немцами на буксире в порт Хоннингсвог, но восстанавливать его не стали, а название присвоили другому рыболовному траулеру.

С 23 ч. 19 м. 22 августа до 2 ч. 25 м. 23 августа один Ил-4 вылетал для нанесения торпедного удара по вражеским кораблям, обнаруженным радиоразведкой. В 1 ч. 00 м. самолет обнаружил в Сьюльтефьорде три транспорта и пять сторожевых кораблей, шедших курсом 135° со скоростью 5 узлов. Торпедоносец с высоты 30 м и дистанции 500 м атаковал торпедой концевой транспорт водоизмещением 5000—6000 т. По донесению летчиков, торпеда попала в цель, на судне возник пожар, и оно медленно погрузилось в воду. Ил-4 подвергся обстрелу зенитной артиллерии противника и освещался прожекторами.

Любопытное зрелище: 23 августа в 1 час ночи за Поляр-

ным кругом уже темно, и вот экипаж самолета, ослепленный прожектором, наблюдает «медленное погружение». Увы, торпеда прошла мимо.

29 августа два Ил-4 с «высокими» торпедами вылетели в Альтенфьорд, чтобы нанести торпедный удар по крупным боевым кораблям противника. Маршрут пролегал над морем в 60 милях от берега на высоте 3—4 км. На подходе к Альтенфьорду самолеты обнаружили выходящий их фьорда крейсер «Кёльн» («Köln») и в 10 ч. 59 м. с высоты 3800 м сбросили по нему торпеды, которые прошли мимо.

30 августа в 18 ч. 53 м. два Ил-4 атаковали торпедами германский конвой. Летчики донесли о потоплении транспорта в 6000 т. Фактически же одной торпедой был поврежден транспорт «Хейло» вместимостью 989 брт.

7 октября в 9 ч. 30 м. в районе Берлевог два Ил-4 нанесли торпедный удар по транспорту противника, стоявшему на якоре, но попаданий не наблюдалось, при этом одна торпеда взорвалась при ударе о берег.

К 1 октября 1942 г. в составе ВВС Северного флота было 352 самолета, из них 192 исправных. Во 2-м гап им. Сафонова имелось всего два Ил-4, базировавшихся на аэродроме Ваенга-2. Еще семь Ил-4 были в 35-м авиаполку Особой морской авиагруппы. Из них пять на аэродроме Ваенга-1 и два на аэродроме Амдерма¹.

Еще 27 самолетов Ил-4 были в составе 36-й авиадивизии. Из них на аэродроме Ваенга-2 — 7 (5)², Ваенга-2 — 6 (1), Африканда — 14 (8). Самолеты 36-й авиадивизии перелетели на аэродромы Северного флота в конце мая 1942 г. и использовались только в качестве бомбардировщиков.

Кроме того, на аэродроме Ваенга-1 базировался 21 британский торпедоносец типа «Хэмпден».

Об этих британских торпедоносцах стоит рассказать подробнее. Бомбардировщики типа «Хэмпден» серийно про-

¹ Имеется ввиду настоящая Амдерма, а не липовая Амдерма-2 на Новой Земле, придуманная «сказочниками» в 1950-х годах.

² В скобках — число неисправных машин.

изводились в Англии с сентября 1938 г. Машина представляла собой двухмоторный моноплан со среднерасположенным свободным крылом. Крыло бомбардировщика имело автоматические предкрылки вдоль всего размаха консолей и однощелевые закрылки Фрайза, занимавшие половину длины плоскостей. Благодаря развитой механизации крыла, самолет мог взлетать с разбегом всего в 550 м.

Моторы находились на минимально возможном расстоянии от фюзеляжа, дабы уменьшить разворачивающий момент.

Британские летчики называли «Хэмпдены» «летающий чемодан», так как кабины экипажа, бортовые системы и вооружение были плотно упакованы в высокой, но достаточно узкой передней части фюзеляжа. В носу фюзеляжа за сплошным остеклением с частыми переплетами находилась кабина штурмана-бомбардира. Выше за ним размещался пилот. Его кабина со сдвигавшимся назад фонарем была вынесена перед кромкой крыла и обеспечивала хороший обзор. Под пилотской кабиной начинался бомбовый отсек, прикрываемый длинными створками. Стрелки находились сзади, причем нижний — в выдвижной пулеметной башне, получившей из-за характерной формы полуофициальное прозвище «мусорная урна».

Тактико-технические данные самолета «Хэмпден» приведены в Приложении.

Весной 1942 г. первые шесть серийных бомбардировщиков были переоборудованы в торпедоносцы. В ходе испытаний выяснилось, что одна торпеда Mk.XII вполне свободно размещается в «брюхе» стандартного «Хэмпдена», выходя за габарит всего на 90 мм.

После разгрома конвоя PQ-17 британское командование решило усилить воздушное прикрытие, встречавшее караваны у советского берега. Наряду с 210-м дивизионом, оснащенным амфибиями «Каталина», и подразделением разведчиков «Спитфайр» PRU в Заполярье отправились два дивизиона «Хэмпденов». 32 торпедоносца вылетели с аэродрома

Сумбург на Шетландских островах и взяли курс на аэродром Африканда на Кольском полуострове. В качестве запасных были определены аэродромы в Белом и Гремике. Каждый самолет кроме четырех членов экипажа нес также по одному технику. До советских аэродромов в Африканде, Кандалакше и Мурманшах добрались только 23 «Хэмпдена».

Один торпедоносец, сбившись с курса, приземлился с пустыми баками на норвежском побережье. Экипаж попал в плен. Два самолета разбились в Швеции, еще три перехватили истребители Ме-109. Уже на советской территории два «Хэмпдена» сильно пострадали при вынужденной посадке. Один сел на «брюхо» в Кировской области, а другой — в лесах между Мурманском и Полярным. Их экипажи остались живы.

Последней потерей стал «Хэмпден», сбитый вблизи Ваенги советским «Харрикейном», пилот которого принял английский самолет за Ме-110. «Хэмпден» сел на воду. Спаслись все, кроме нижнего стрелка. Поскольку охрану самолетов не оповестили о прилете англичан, еще по крайней мере два самолета были по ошибке обстреляны зенитчиками. Помогствовала этому и густая облачность. Летчики из экипажа майора Фостера не смогли сразу опознать в истребителях, эскортировавших их «Хэмпден» до ближайшего аэродрома в Мончегорске, советские «Аэрокобры»¹ и, согласно инструкции, съели секретные документы. Благо что они печатались на тонкой рисовой бумаге.

К 7 сентября все 23 прибывших самолета «Хэмпден» сосредоточили на аэродроме Ваенга-1 под Мурманском. Туда же прибыл наземный состав, необходимое оборудование, запчасти и торпеды, доставленные в Мурманск американским крейсером «Тускалуза». Крылом торпедоносцев командовал винг-коммандер Мак-Коллин. 14 сентября все «Хэмпдены» совершили свой первый и единственный боевой вылет с советской территории — в течение 7 часов патрулировали подходы к Альтенфьорду, но встреч с противником не имели.

¹ Американские истребители, поставлявшиеся по ленд-лизу.

22 сентября операция «Оратор» — проводка конвоя PQ-18 — закончилась.

Командиру 455-го дивизиона подполковнику Линдеману удалось убедить руководство RAF в нецелесообразности перелета торпедоносцев обратно в Шотландию. А пока шла переписка, 29 сентября шесть истребителей Me-109 и восемь Me-110 сбросили 12 фугасных бомб на аэродром Ваенга. Три «Хэмпдена» были уничтожены и девять повреждены.

1 октября 1942 г. советская сторона сделала официальное предложение о передаче торпедоносцев. 6 октября премьер-министр Черчилль утвердил решение о предоставлении оставшихся самолетов СССР.

14 октября был издан приказ командующего Северным флотом адмирала Головки о формировании 24-го мтап. Первоначально полк формировался на базе 5-й и 6-й эскадрилий 2-го гап. Минно-торпедная эскадрилья (капитана Г.Д. Поповича) 2-го гап стала 1-й эскадрилей 24-го мтап, а бомбардировочная (капитана А.З. Стоянова) — 2-й эскадрилей. 27 октября в состав 24-го мтап была включена 3-я эскадрилья (капитан И.Я. Гарбуз), личный состав для которой прибыл из 118-го отдельного разведывательного авиаполка (орап) и 35-го дальнебомбардировочного авиаполка. Из 35-го дбап, убывшего на переформирование, были получены восемь Ил-4, которые передали 1-й эскадрилье, поскольку летчики Поповича ранее летали на этих самолетах. Произошла перетасовка техники и техсостава, после чего двадцать «Хэмпденов» поступили на вооружение 2-й и 3-й эскадрилий. Первоначально и.о. командира полка был капитан Стоянов, затем майор Шипилов, позже прибыл и назначенный постоянным командиром полка подполковник Н.Н. Ведмеденко.

Первый полет на «Хэмпдене» был произведен капитаном Гарбузом 19 октября. Затем началось освоение машины. Сам «Хэмпден» был оценен советскими летчиками весьма отрицательно. Он уступал Ил-4 по скорости (на 40 км/ч), дальности (вдвое!), но, что самое главное, был очень строг в управлении и имел неудовлетворительную маневренность, осо-

бенно на низких высотах (достаточно сказать, что нельзя было входить в разворот с большим креном!). Это делало его вообще малопригодным в качестве торпедоносца. В полку «Хэмпдены» окрестили за внешний вид «балалайками». Бытовало и другое прозвище — «таратайка».

На освоение самолета было отведено полтора месяца. Однако крайняя строгость и капризность самолета в пилотировании привели к авариям. 1 ноября был разбит первый «Хэмпден» (Х3032), затем еще два самолета получили повреждения при посадке.

А теперь вернемся к боевой деятельности торпедоносцев. 15 декабря 1942 г. одиночный Ил-4 у мыса Кьельянес сбросил торпеду на транспорт в 6000 т. Экипаж наблюдал «взрыв и большой пожар». Увы, летчикам это пригрезилось.

18 декабря с 10 ч. 10 м. до 12 ч. 55 м. один Ил-4 и один «Хэмпден» вылетели на «свободную охоту» за вражескими кораблями, обнаруженными в районе Танафьорда, и в 11 ч. 33 м. атаковали у входа в фьорд два транспорта с дистанции 4—5 каб. и высоты 30 м. Летчики наблюдали в районе цели три взрыва. И на сей раз взрывы были плодом фантазии.

На этом деятельность торпедоносцев в 1942 г. закончилась.

В целом за первые два года войны эффективность торпедоносцев на северном театре была крайне низка. Поначалу это было связано с отсутствием материальной части, а позже — с многочисленными реорганизациями и плохим тактическим использованием торпедоносцев, в том числе с увлечением «высокими» торпедами.

Глава 2

«СЕЗОН ОХОТЫ» 43-ГО

В новом 1943 году первая атака наших торпедоносцев состоялась 14 января. Согласно «Хронике...» в 13 ч. 16 м. в районе Варде два самолета «Хэмпден», по данным воздушной разведки, атаковали торпедой конвой противника в составе пяти транспортов и четырех сторожевых кораблей. Торпеды были сброшены по двум транспортам с высоты 25 м и дистанции 3 каб. При этом оба транспорта водоизмещением в 6000—7000 т каждый были потоплены. Один «Хэмпден» при выходе из атаки был сбит корабельной зенитной артиллерией.

Позже кто-то ввел в обиход рассказ о том, что «Хэмпден» капитана Баштыркова был подбит кораблями охранения при выходе в атаку. Пылающий торпедоносец не свернул с боево-

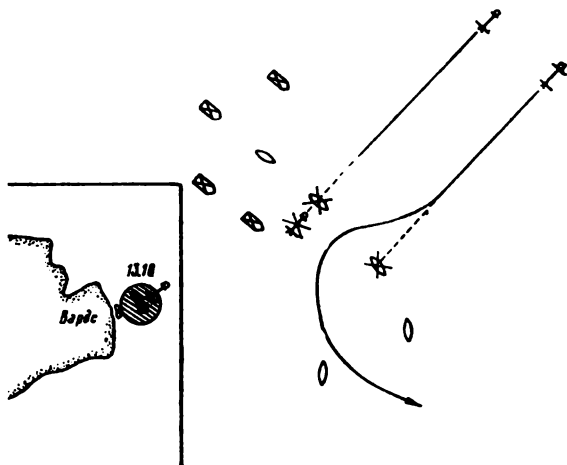


Схема атаки вражеского конвоя торпедоносцами Северного флота в районе Варде 14 января 1943 г.

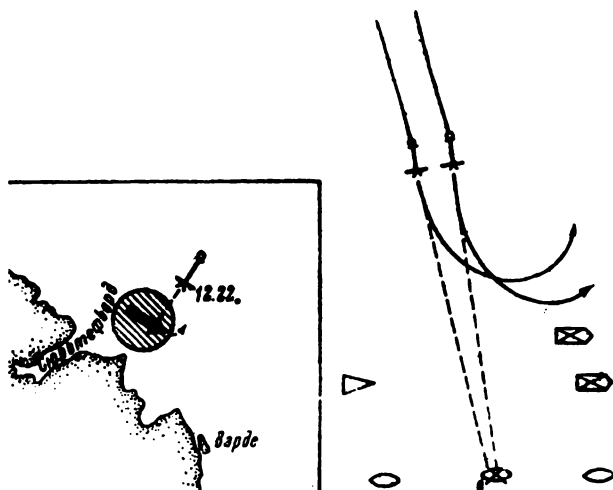


Схема атаки вражеского конвоя торпедоносцами Северного флота в районе Сьюльтефярда в 12 ч. 22 м. 15 января 1943 г.

го курса и, прежде чем упасть в море, успел потопить транспорт водоизмещением 8000 т. Командир экипажа А.А. Баштырков и стрелок-радист В.Н. Гаврилов посмертно удостоены звания Героя Советского Союза.

Этот «рассказ» лег в основу художественного фильма «Торпедоносцы», снятого режиссером С.Д. Аграновичем в 1983 г. Естественно, героям летать на «иномарке» было неприлично, и в кинофильме вместо «Хэмпдена» снимали Ли-2, загримированный под Ил-4.

Что же касается обоих транспортов, потопленных 14 января, то в «Справочнике потерь...» эта информация фигурирует как «не вполне достоверная». Понятно, что в зарубежных источниках подтверждений нет.

Утром 15 января три Пе-3 обнаружили три вражеских конвоя. В воздух было поднято семь торпедоносцев — три Ил-4 и четыре «Хэмпдена». В 12 ч. 22 м. два Ил-4 в районе Сьюльтефярда с высоты 30 м и с дистанции 5 каб. сбросили две торпеды по конвою, шедшему на восток в составе трех транспортов, миноносца и двух сторожевых кораблей. Обе торпеды попали в транспорт в 5000 т, он взорвался и потонул.

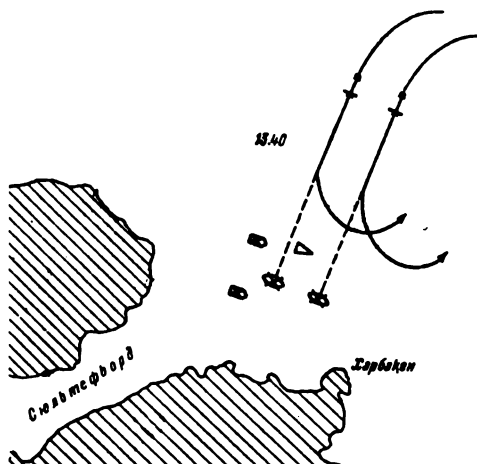


Схема атаки вражеского конвоя торпедоносцами Северного флота в районе Сюльтефьорда в 13 ч. 40 м. 15 января 1943 г.

В том же районе в точке с координатами ш. = $70^{\circ}35'$; д. = $30^{\circ}30'$ два «Хэмпдена» в 13 ч. 40 м. сбросили две торпеды с высоты 30 м и дистанции 3 каб. по конвою противника, шедшему на восток в составе двух транспортов, миноносца и двух сторожевых кораблей. Летчики наблюдали попадание торпед в два транспорта по 4000—5000 т каждый и два взрыва.

В 13 ч. 37 м. один Ил-4 в Варангельфьорде (ш. = $70^{\circ}06'$; д. = $30^{\circ}20'$) с высоты 30 м и дистанции 4 каб. потопил торпедой транспорт в 4000 т, шедший в охранении миноносца и сторожевого корабля курсом 340° .

В том же районе в 13 ч. 57 м. один «Хэмпден» с высоты 30 м и дистанции 5 каб. атакował торпедой сторожевой корабль, экипаж наблюдал большой взрыв. Один «Хэмпден» возвратился на аэродром с торпедой.

Согласно «Хронике...» в результате этого вылета торпедоносцев были уничтожены четыре транспорта и сторожевой корабль противника общим водоизмещением 18 000 т.

«Справочник потерь...» за 15 января дает более скромный

результат: один поврежденный транспорт (5000 т), да и тот «не вполне достоверно».

28 января с 14 ч. 54 м. до 17 ч. 06 м. два «Хэмпдена» летали на поиск вражеских транспортов в море и в 15 ч. 45 м. у м. Кибергнес в условиях низкой облачности и наступившей темноты атаковали конвой в составе 7—8 транспортов и одного миноносца. Один «Хэмпден» сбросил по транспорту торпеду, но результатов атаки не наблюдал. Второй самолет пошел в атаку на миноносец, но из-за неисправности электрооборудования торпеду не сбросил. Еще один «Хэмпден» вылетел для повторного удара по этому конвою, но из-за плохой погоды возвратился на аэродром.

29 января два разведчика Пе-2 обнаружили два конвоя: в 10 ч. 30 м. в районе Варсе — три транспорта и пять сторожевых кораблей, шедших курсом 90°; и в 11 ч. 45 м. в районе Гамвика — пять транспортов, три сторожевых корабля и тральщик, шедших курсом 120°. В 12 ч. 20 м. в точке с координатами ш. = 71°08'; д. = 27°20' (в районе мыса Нордкин) транспорт и четыре сторожевых корабля, шедшие курсом 240°.

Для торпедной атаки обнаруженных транспортов были высланы три пары самолетов «Хэмпден». В 12 ч. 21 м. первая пара атаковала конвой в районе Вадсе и потопила транспорт в 10 000 т. В 14 ч. 25 м. вторая пара в районе Берлевога атаковала пять транспортов и три сторожевых корабля. Были потоплены два транспорта — в 7000 и 12 000 т.

В 14 ч. 35 м. тот же конвой атаковала третья пара самолетов и потопила еще транспорт в 6000 т. Всего было уничтожено четыре транспорта водоизмещением 35 000 т.

В «Справочник потерь...» все 4 транспорта вошли как «не вполне достоверно» потопленные. Зарубежные источники также не подтверждают эти потопления.

В ходе этой операции потеряно три «Хэмпдена» — экипажи капитана С.И. Трунова и старшего лейтенанта С.А. Малыгина погибли, капитан А.И. Островский сумел дотянуть до полуострова Рыбачий, где совершил посадку на «брюхо». 30 января два Ил-4 с 11 ч. 55 м. до 14 ч. 02 м. летали для нанесения торпедного удара по обнаруженным транспортам.

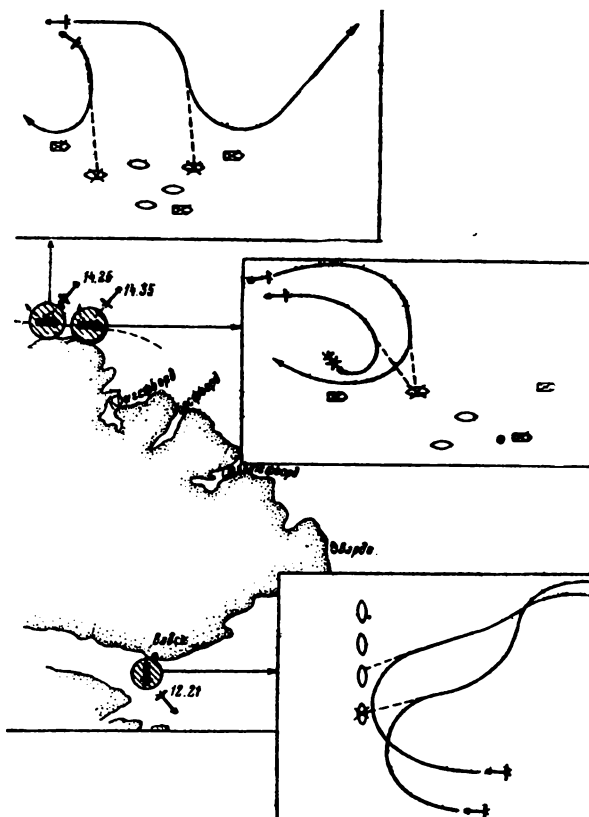


Схема атаки конвоя противника торпедоносцами Северного флота в районах Берлевога и Вадсе 29 января 1943 г.

В 12 ч. 40 м. в районе мыса Кибергнес они обнаружили неприятельский конвой в составе транспорта и сторожевого катера и безуспешно атаковали его торпедами. Один Ил-4, обстреливавший транспорт пулеметным огнем, при развороте задел его мачту и обломал ее. Обломок мачты с антенной был обнаружен на самолете, когда он возвратился на аэродром.

31 января для атаки конвоя вылетели восемь торпедонос-

цев — шесть «Хэмпденов» и два Ил-4. Из них два «Хэмпдена» и два Ил-4 противника не нашли, а два «Хэмпдена» атаку не произвели из-за того, что корабли противника проходили слишком близко к берегу, а также из-за противодействия вражеской авиации. Один «Хэмпден» в 16 ч. 05 м. атаковал конвой в составе четырех транспортов и пяти сторожевых кораблей с высоты 300 м и дистанции 2 каб. и торпедой потопил транспорт в 8000 т. Один «Хэмпден» был сбит зенитным артиллерийским огнем конвоя в районе Сюльтефьорда.

Согласно «Справочнику потерь...» транспорт был только поврежден.

К 1 февраля 1943 г. в полку осталось только 11 «Хэмпденов». Из-за нехватки запчастей боееспособными было не более пяти. Тогда же на оставшихся машинах провели доработки — крыльевые баки оснастили системой заполнения выхлопными газами для уменьшения пожаробезопасности при простреле, доработали и усилили шасси, верхние турели с 7,69-мм «Виккерсами» заменили башнями УТК-1 с 12,7-мм пулеметом УБТ.

13 февраля с 13 ч. 10 м. до 15 ч. 40 м. для атаки обнаруженного конвоя летали два Ил-4 и три «Хэмпдена» с прикрытием из четырех Пе-3, но конвоя не обнаружили и вернулись на аэродром с торпедами.

Один Ил-4 из-за перебоев мотора сбросил торпеду по сторожевому кораблю противника у маяка Маккауэр и потопил его. Сторожевой корабль оказался поврежденной шхуной.

19 февраля вылетевшая на свободный поиск пара Ил-4 24-го мтап (ведущий — капитан Б.С. Громов, ведомый — старший лейтенант В.Н. Агафонов) в районе Хавнигберга с высоты 30 м и дистанции 2 каб. атаковала торпедами одиночный транспорт в 3000 т. и сфотографировала его потопление.

16 марта три Ил-4 (ведущий — командир 24-го мтап подполковник Н.Н. Ведмеденко) и пара торпедоносцев «Хэмпден», вылетев в сопровождении шести истребителей на поиск обнаруженного в Варангерфьорде воздушной разведкой

конвоя в составе четырех транспортов и трех кораблей охранения, в 14 ч. 42 м. в районе мыса Маккау атаковали этот конвой, сбросив четыре торпеды. Честь экипажей наблюдала попадание торпеды, сброшенной командиром полка, в транспорт в 6000 т. По «Справочнику потерь...», потопление его числится «не вполне достоверным».

При возвращении из полета три торпедоносца и пять самолетов прикрытия произвели вынужденную посадку на аэродром Кильдин, причем Ил-4 командира полка скапотировал, и Н.Н. Ведмеденко погиб¹.

28 марта два Ил-4 и два «Хэмпдена» в сопровождении четырех Пе-3 с 11 ч. 24 м. до 15 ч. 00 м. в районе Конгсфьорда атаковали торпедами вражеский конвой в составе пяти транспортов и нескольких сторожевых кораблей, шедших курсом 120°. Летчики наблюдали три взрыва торпед, один из которых сфотографировали.

В «Справочнике потерь...» в этот день достоверно потоплено два транспорта по 4000 т, однако в западных источниках подтверждения этому нет.

25 апреля для атаки неприятельских кораблей в район Гамвика вылетели с торпедами пять «Хэмпденов» в сопровождении шести Пе-3. В 13 ч. 00 м. они атаковали этот конвой, шедший двумя группами в районе Конгсфьорда. По донесениям летчиков и агентурной разведки, были потоплены два транспорта, один в 10 000—12 000 т, а другой в 4000—5000 т и два сторожевых корабля или тральщика. В воздушном бою были сбиты один Не-115, один Ме-110 и два наших Пе-3, а зенитная артиллерия кораблей противника сбила ведущий торпедоносец².

Позже в «литературе» появились сведения об «огненном таране» и т. д. В «Боевой летописи Военно-морского флота» составители попытались «сгладить углы»: «В момент атаки в

¹ Факт гибели самолета Ил-4 и его летчика командира 24-го мтап 16 марта 1943 г. подтверждают и «Хроника...» (Выпуск 4. С. 126), и «Боевая летопись Военно-морского флота. 1943» (С. 106—107). Однако В. Котельников, Ю. Рыбин в статье «Балалайка» («Мир авиации» № 1/1995) утверждают, что комполка Ведмеденко погиб 21 декабря 1942 г. на «Хэмпдене» при посадке.

² «Хроника...». Выпуск 4. С. 184.

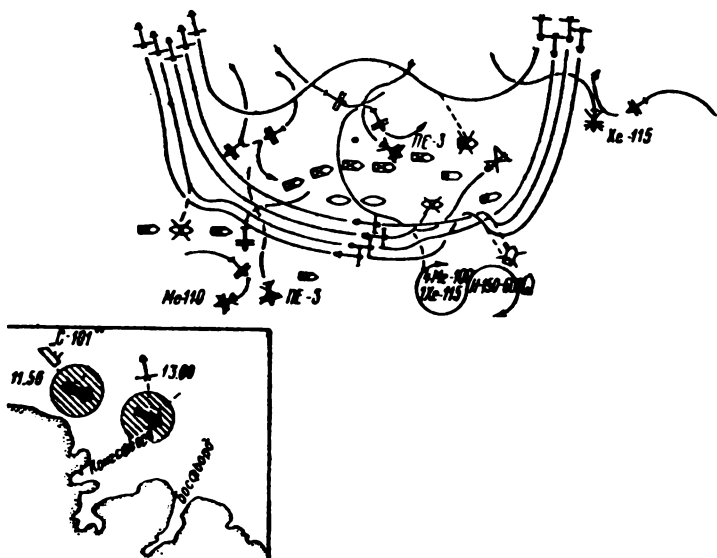


Схема атаки вражеского конвоя торпедоносцами Северного флота в районе Конгсфьорда 25 апреля 1944 г.

мотор самолета ведущего группы капитана В.Н. Киселева попал снаряд. Но, несмотря на то что весь самолет был объят пламенем, североморцы не свернули с боевого курса и, прорвав огневую завесу, поставленную вражескими кораблями, с минимальной дистанции сбросили торпеду по грузовому пароходу «Леезе» вместимостью 2624 брт. Пролетев над мачтами тонущего транспорта, экипаж направил свой самолет на ближайший корабль охранения, но, не долетев до него нескольких десятков метров, торпедоносец упал в воду»¹.

Трем членам экипажа погибшего самолета 24 июля 1943 г. было присвоено звание Героев Советского Союза.

Кроме транспорта «Leesee» 25 апреля был потоплен транспорт «Штурцзее» вместимостью 708 брт.

¹ Боевая летопись Военно-морского флота 1943. М.: Воениздат, 1993. С. 121.

Между тем с декабря 1942 г. по январь 1943 г. на судах конвоев в Мурманск прибыло 43 американских бомбардировщика А-20В «Бостон». Из них 11 машин были переданы ВВС Северного флота. Семь «Бостонов» получил 24-й авиаполк, а четыре — 118-й отдельный разведывательный авиаполк. В 24-м полку «Бостонами» оснастили 2-ю эскадрилью, в которой ранее были «Хэмпдены». Первое время «Бостоны» использовались в качестве обычных бомбардировщиков, поскольку на них не были установлены торпедные мосты.

1 мая 1943 г. поздно вечером на поиск конвоя, обнаруженного воздушной разведкой, вылетели два Ил-4 и три «Хэмпдена» 24-го мтап в сопровождении десяти истребителей. Конвой (два транспорта, два танкера и семь кораблей охраны) был обнаружен у мыса Кибергнес. С воздуха конвой прикрывали шесть Ме-100 и один Ju-88. Наши торпедонос-

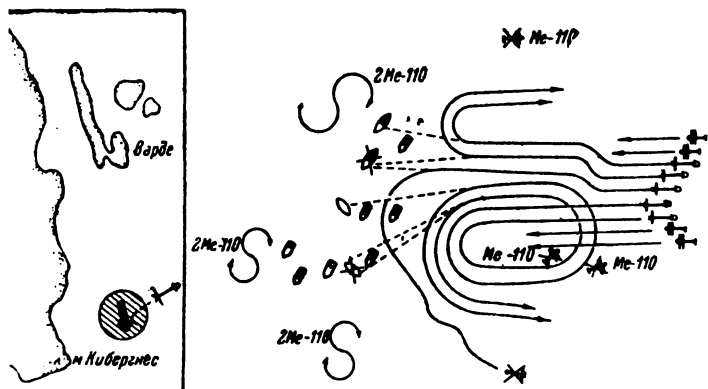


Схема атаки вражеского конвоя торпедоносцами Северного флота
в районе Кибергнеса 1 мая 1943 г.

цы вышли в атаку. Ведущий группы Ил-4 капитан В. П. Балашов и старший лейтенант К. Ф. Шкаруба, прорвавшись через интенсивный зенитный огонь, сбросили торпеды по транспортам в 8000 т и в 12 000 т. Летчики наблюдали потопление обоих транспортов.

Группа «Хэмпден» в это время атаквала танкеры. Зенитным огнем корабельной артиллерии был сбит один «Хэмпден» ведущего группы старшего лейтенанта П. Н. Зайченко. Два других торпедоносца атаковали танкер в 10 000 т и предположительно добились попадания. Но на самом деле ни одно судно противника в этот день потоплено не было.

7 мая для торпедного удара по конвою с 17 ч. 55 м. до 20 ч. 30 м. летали два Ил-4, два «Хэмпдена», семь Пе-3 и три «Аэрокобры». В 18 ч. 55 м. они атаковали конвой в районе Босфьорда и потопили транспорт в 4000—6000 т и тральщик, однако оба — «не вполне достоверно».

В воздушном бою были сбиты два Ме-110, а один «Хэмпден» не вернулся на аэродром. Экипажи других самолетов наблюдали его падение в море в 3,5 милях от мыса Маккауэр и посадку его экипажа на надувные шлюпки. Командиру подводной лодки Щ-403, находившемуся в районе мыса Нордкин, было приказано осмотреть этот район для оказания помощи летчикам. Но обнаружить экипаж так и не удалось.

23 мая в 15 ч. 30 м. на атаку конвоя были подняты четыре Ил-4 с торпедами, два Пе-3 в качестве топмачтовиков, один Пе-3 для фотографирования и восемь «Аэрокобр» для прикрытия. (Две «Аэрокобры» вскоре вернулись из-за неисправности матчасти.)

Конвой был обнаружен южнее Варде в районе мыса Кибергнес. С воздуха его прикрывали два Не-115 и шесть-восемь Ме-110. В 16 ч. 45 м. была подана команда «Атаковать транспорты противника». Вышедшие для постановки дымовой завесы самолеты Пе-3 сразу же были атакованы вражескими истребителями, и только один самолет успел поставить завесу, так как наши истребители сбили атаковавший

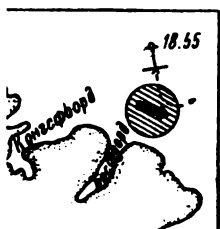
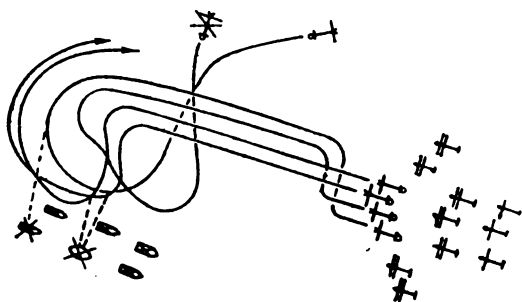


Схема атаки вражеского конвоя торпедоносцами Северного флота
в районе Босфорда 7 мая 1943 г.

его Ме-110. Второй Пе-3 вступил в бой с преследовавшим его самолетом противника. Наши самолеты прикрытия завязали бой севернее и южнее конвоя, и торпедоносцы вышли в атаку, не имея помех со стороны противника.

Головной транспорт был атакован двумя самолетами, два других транспорта — одиночными самолетами. Были выпущены четыре торпеды, из них одна попала в головной транспорт в 10 000—12 000 т.

По выходе из атаки на меридиане Вайтолахти на расстоянии 20—30 миль от берега наши торпедоносцы были атакованы истребителями Ме-109, вылетевшими с аэродрома Луостари. Торпедоносцы отвернули на север и пошли в море. Один Ил-4 в бою был поврежден и шел на одном моторе, его летчик был ранен, стрелок-радист убит, второй стрелок-ра-

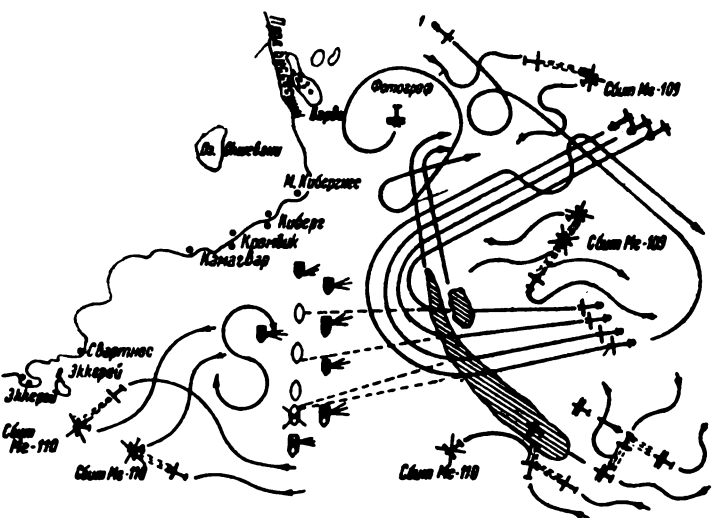


Схема атаки вражеского конвоя торпедоносцами Северного флота
в Варангерфьорде 23 мая 1943 г.

дист тяжело ранен. Подоспевшие «Аэрокобры» вступили в бой с вражескими истребителями и дали возможность торпедоносцам уйти. Поврежденный самолет возвращался на свой аэродром кратчайшим путем, но вынужден был сесть в Ура губе. Туда был послан МБР-2, который забрал штурмана и тела остальных членов экипажа (командир самолета к тому времени тоже умер). Ил-4 затонул на глубине 8 м.

В результате воздушного боя над конвоем были сбиты три Ме-110 и один Не-115 и предположительно сбиты или получили серьезные повреждения два Ме-110. В бою на отходе сбиты еще три Ме-109. Наши потери: два Ил-4 и один «Аэрокобра».

Я привел версию «Хроники...», а в «Справочнике потерь...» о потопленных или поврежденных судах противника нет даже упоминания.

31 мая 1943 г. 24-й мтап был преобразован в 9-й гвардейский минно-торпедный полк.

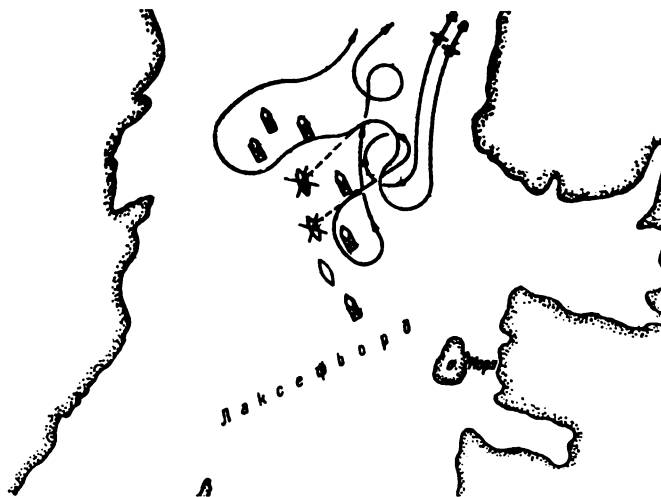


Схема атаки вражеского конвоя торпедоносцами Северного флота в Лаксефьорде 15 июня 1943 г.

С 23 ч. 15 м. 14 июня до 3 ч. 15 м. 15 июня два «Хэмпдена» летали на «свободную охоту» в Баренцевом море и в 1 ч. 15 м. в Лаксефьорде (ш. = $70^{\circ}47'$; д. = $26^{\circ}55'$) атаковали торпедами неприятельский конвой в составе двух транспортов и танкера, шедших курсом 315° в охранении 6—8 сторожевых кораблей и тральщиков. С воздуха конвой прикрывали один Не-115 и один Ме-110. В результате атаки были потоплены транспорт в 8000—10 000 т и танкер в 6000 т. При отходе самолеты были обстреляны зенитным огнем с кораблей охранения и получили по две-три пробоины.

Согласно «Справочнику потерь...» танкер в 6000 т потоплен достоверно, а транспорт потоплен «не вполне». Западных подтверждений вообще нет.

23 июня для торпедного удара по конвою в 7 часов утра вылетели один «Хэмпден» и два Ил-4 под прикрытием восьми «Аэрокобр». В 8 ч. 18 м. в районе Босфьорда торпедоносцы атаковали конвой, повредив два транспорта в 7000 и 4000 т.

В воздушном бою сбиты один Ме-110, два Ме-109 и один FW-189. Наши потери: один самолет «Аэрокобра» и один Пе-3 были сбиты в бою, один «Хэмпден» капитана С.А. Макаревича, подбитый зенитной артиллерией, сел на воду в районе Пумманки и затонул, а летчиков подобрали из воды торпедные катера № 12 и № 13 и доставили в Пумманки.

По «Справочнику потерь...», достоверно потоплен один транспорт в 7000 т, но западные источники этого не подтверждают.

За первую половину 1943 г. противником было сбито 12 «Хэмпденов» и два Ил-4.

4 июля разведчик Пе-3 в 20 ч. 45 м. обнаружил в районе Варде четыре транспорта, восемь сторожевых кораблей и три тральщика противника, шедшие курсом 170°. В этом районе была облачность 10 баллов, высота облаков 1000 м и видимость более 20 миль. В 21 ч. 49 м. от самолета было получено второе донесение об этом конвое. Пе-3 с разведки не вернулся, его сбили истребители, прикрывавшие конвой.

Командующий ВВС Северного флота генерал-лейтенант А.Х. Андреев принял решение нанести по конвою торпедно-штурмовой удар в районе мыса Скальнес. Для выполнения этой задачи в 22 ч. 07 м. вылетели три самолета Ил-4 и два «Хэмпдена» с торпедами, а также два Ил-2 для подавления зенитного огня артиллерии кораблей прикрытия и семь «Аэрокобр» для прикрытия торпедоносцев и штурмовиков. Группой командовал командир 9-го гмтап гвардии майор Ф.В. Костькин.

Группа вылетела по маршруту Ваенга — мористее полуострова Рыбачий на пределе видимости береговой черты. В районе селения Зубовка самолеты попали в сплошной дождь, видимость уменьшилась до 2—3 каб. Истребители повернули на обратный курс и вернулись на аэродром. В районе Вайтолахти торпедоносцы и штурмовики вышли из зоны дождя, но оказались уже без прикрытия истребителей.

В 22 ч. 58 м. у мыса Скальнес самолеты обнаружили конвой противника, шедший в Киркенес. Конвой прикрывали

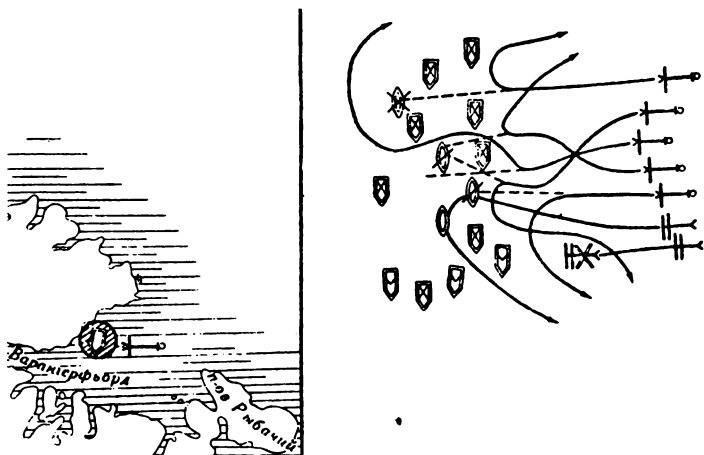


Схема торпедно-штурмового удара по конвою противника в районе мыса Скальнес 4 июля 1943 г.

шесть FW-190, четыре Me-109 и один He-115. Несмотря на сильный огонь корабельной зенитной артиллерии и атаки истребителей, все пять торпедоносцев сбросили свои торпеды по целям с высоты 20—30 м и дистанции 600—900 м. Штурмовики атаковали бомбами транспорты и обстреляли пушечно-пулеметным огнем корабли прикрытия. В результате удара майором Ф.Г. Шепиловым был потоплен транспорт в 8000 т и два транспорта повреждены. В «Справочнике потерь...» транспорт потоплен достоверно, но западные источники не подтверждают это потопление.

В воздушном бою были сбиты шесть Me-109 и один He-115. Наши потери составили два «Хэмпдена», один Ил-2 и один Ил-4. Подбитые истребителями противника, они сели на воду в районе полуострова Рыбачий. Самолеты затонули, а экипажи были подобраны катерами.

В начале июля 1943 г. материальная часть 9-го гмтап полностью обновилась. В июле три Ил-4 были отправлены на аэродром Нарьян-Мар. Цель данного мероприятия заклю-

чалась в возможном противодействии крупным кораблям противника, если те попытаются сунуться в Карское море. Этого не произошло, и к сентябрю 1943 г. звено перебазировалось на аэродром в губе Белушья (о. Новая Земля), откуда осуществляло поиск подводных лодок противника в восточной части Баренцева моря. Там экипажи пробыли до февраля 1944 г. Последний и уже давно неисправный «Хэмпден» был списан 10 июля 1943 г.

Теперь в боевых действиях участвовали в основном «Бостоны». В том же июле 1943 г. на Север поступили 15 «Бостонов» серии G, они самостоятельно перелетели из Аляски по трассе «Алсиб». Полк был вынужден сформировать из своего состава перегоночную команду, которая сама летала за матчастью на сибирские аэродромы. Еще 10 «Бостонов» тем же маршрутом прибыли в августе 1943 г., часть из них попала в 118-й орап.

В первый боевой вылет с торпедами «Бостоны» отправились 17 июля. Для атаки конвоя вылетели три «Бостона» (ведущий — капитан А. И. Островский) под прикрытием пяти «Аэрокобр». Однако истребители вернулись из района Гамвика, поскольку запас горючего был на исходе. В 23 ч. 32 м. в районе Лаксфьорда в точке с координатами ш. = $71^{\circ}08'$; д = $27^{\circ}00'$ торпедоносцы обнаружили один транспорт в 4000—6000 т, шедший в охранении двух сторожевых кораблей, и атаковали его. Экипажи наблюдали взрыв и потопление транспорта. Над конвоем один «Бостон» был сбит огнем корабельной зенитной артиллерии. Согласно же «Справочнику потерь...», транспорт был потоплен «не вполне».

Следующий вылет «Бостонов» состоялся 20 июля. В 13 ч. 50 м. разведчик Пе-3 в районе Танафьорда обнаружил конвой противника (три транспорта, танкер, миноносец, пять сторожевых кораблей и три сторожевых катера), шедший курсом 120° .

Для уничтожения этого конвоя с аэродромов Ваенга-1 и Ваенга-2 вылетели четыре торпедоносца «Бостон» (ведущий — капитан А. З. Величкин) и 13 бомбардировщиков Пе-2 (веду-

ший — майор А.П. Цецорин) под прикрытием девяти «Аэрокобр» и шестнадцати Як-1.

Самолеты сблизились с конвоем, когда он уже начал входить в пролив Буссесунд. Торпедоносцы на бреющем полете прошли над островами Варде, откуда по ним открыли огонь зенитные батареи. Не имея возможности для маневра в узком проливе, ведущий группы решил нацелить удар на миноносец (им оказался тральщик М-343), замыкавший ордер каравана. Корабль лег в циркуляцию и последовательно уклонился от всех восьми торпед, сброшенных с большой дистанции (1700 — 2500 м).

Тем не менее летчики доложили о взрыве, якобы наблюдавшемся на транспорте в 4000 т. Штурмовики, пилотируемые подполковником Шемякиным и майором Литвиновым, тем временем атаковали зенитные батареи на островах Варде, но противнику все же удалось подбить торпедоносец капитана Гусева. Поврежденный самолет сел на воду в 15 милях восточнее Варде. Экипаж, кроме погибшего в воздухе стрелка-радиста, перебрался в резиновую шлюпку и направился к полуострову Рыбачий.

Спустя двое суток шлюпку обнаружил торпедный катер № 12. Но из-за долгого пребывания в холодной воде при температуре +7 штурман старший лейтенант В. Мацко умер от переохлаждения еще в море, а воздушный стрелок М. Цветков с перебитой ногой скончался уже в госпитале. Выжил только летчик капитан Гусев, который после лечения вернулся в свой полк и продолжил воевать на торпедоносце.

Несмотря на потери, в этот день, 20 июля, нашим летчикам не удалось потопить ни одного судна противника.

22 июля разведчик Пе-3 в 19 ч. 15 м. в районе мыса Нордкин обнаружил конвой противника в составе трех транспортов, шести сторожевых кораблей и пяти сторожевых катеров, шедших курсом 120°.

В 21 ч. 30 м. для уничтожения этого конвоя с аэродрома Ваенга вылетели четыре торпедоносца «Бостон» (ведущий — капитан А.З. Величкин) в сопровождении пяти «Аэрокобр».

Один «Бостон» и один истребитель «Аэрокобра» из-за неисправности матчасти вернулись, не долетев до цели. В 22 ч. 50 м. в районе Берлевога торпедоносцы атаковали конвой.

Тут автору предоставляется возможность предоставить описание боя из книги «Минные заградители» (Kutzleben, Schroeder, Brenneke. Minenschiffe 1939—1945. Herford, 1982).

«Название «Перлен Гефишт» 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 охранения были выделены тральщики М-361, М-302, М-364 и М-272. Соединение вышло из Тромсё 21.07.1943. В районе Хоннингсвога к соединению присоединились охотники за подводными лодками Uj 1202, Uj 1209 и NH 06. Воздушное охранение осуществлял один BV138.

В 18.02¹ 22.7.1943 над соединением на высоте 4500 м пролетел русский разведчик. Сразу затребованное истребительное прикрытие появилось в 21.23 в лице двух Bf 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. 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: «18.15 (19.15 по московскому времени) три транспорта, шесть кораблей охранения, курс 120°, скорость 6 узлов, район мыса Нордкин».

Было ясно, что подразумевалось соединение минных за-

¹ У немцев время по другому часовому поясу.

градителей. В 21.43 по направлению 60° был замечен полк вражеских самолетов — соединение, приготовившееся к сбрасыванию торпед 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. Торпедоносцы продолжали полет на малой высоте, а истребители ушли вверх, 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.

Это описание, за исключением ряда деталей, соответствует версии «Хроники...», но отличается в главном — оценкой результатов боя. Реально, по данным нашей аэрофото съемки, торпедоносцы сбросили торпеды не с 1000—1200 м, как считали немцы, а с дистанции от 2100 до 3500 м. По «Хронике...», было потоплено два транспорта.

Не проведя, как и почти всегда, необходимой проверки показаний летчиков, командование ВВС Северного флота допустило серьезный просчет. Разве нельзя было послать разведчик Пе-3 проверить факт разгрома конвоя и выяснить, куда держат путь уцелевшие суда?

А «потопленные» германские корабли вскоре выставили, как и планировали, 300 мин в районе Персфьорда. Возможно, что пропавшая без вести в феврале 1944 г. подводная лодка М-108 погибла именно на этом заграждении.

В 12 ч. 37 м. 5 августа три торпедоносца «Бостон» (ведущий — капитан А.П. Адинсков) под прикрытием восьми «Аэрокобр» вылетели с аэродрома Ваенга-1 и нанесли торпедный удар по судам противника. Зенитным огнем охотников был сбит «Бостон» младшего лейтенанта Емельяненко. По немецким данным, две из трех сброшенных торпед взорвались при ударе о береговые скалы. После отражения налета охотники подошли к точке падения самолета Емельяненко и подняли из воды его экипаж, двое были мертвы, а один летчик ранен.

10 августа разведчик А-20 в 18 ч. 55 м. в районе мыса Нордкин обнаружил четыре транспорта, три тральщика, четыре сторожевых корабля и четыре сторожевых катера, шедшие курсом на восток. С воздуха конвой прикрывали восемь Ме-110, четыре FW-190 и два He-115.

В 21 ч. 15 м. два торпедоносца «Бостон» (ведущий — капитан А.П. Адинсков) под прикрытием восьми «Аэрокобр» вылетели с аэродрома Ваенга-1 для торпедной атаки обнаруженного конвоя.

На самом деле транспорты оказались уже знакомыми нам минными заградителями «Кайзер» и «Остмарк», которые несли полный запас противолодочных мин для постановки в Варангерфьорде. Немецкое командование сделало правильные выводы из предыдущего боя и усилило охранение. Теперь заградители прикрывали шесть тральщиков и три охотника. В 18 ч. 55 м. был обнаружен советский разведчик. На этот раз корветтен-капитан Бём действовал более расторопно. Он отпустил связывавших ход соединения охотников, приказал выбрать тралы и, увеличив ход до 14 узлов, начал движение противолодочным зигзагом. Одновременно было усилено воздушное прикрытие — к моменту появления наших самолетов оно выросло с одного BV-138 и двух Ме-110 до двух BV-138, шести Ме-110 и шести Ме-109.

В 22 ч. 19 м. (по московскому времени) появившиеся советские самолеты были атакованы германскими истребителями. Торпедоносцы сбросил торпеды с дистанции 3000—

3500 м. Немцы заметили всего два торпедных следа, от которых корабли легко увернулись.

Несмотря на большую дистанцию и ограниченную видимость, Адинсков впоследствии утверждал, что его торпеда попала в транспорт, а Величкин доложил, что потопил своей торпедой тральщик.

При отходе «Бостон» Адинского получил несколько попаданий зенитных снарядов, а затем подвергся атакам Ме-110 и Ме-109. Однако летчик все же дотянул на поврежденной машине почти до самой береговой черты Рыбачьего. После приводнения торпедоносца наши катера подобрали летчика и воздушного стрелка, штурман и второй стрелок утонули вместе с машиной.

Немцы в воздушном бою потеряли один Ме-110G из 9/JG 5, пилотируемый унтер-офицером Лайберсбергером. Он был сбит «Аэрокобрами» 255-го иап.

И опять командование ВВС Северного флота поверило летчикам, «потопившим» четырьмя торпедами транспорт в 4000 т и тральщик в 800 т. А «Кайзер» и «Остмарк» утром 11 августа выставили в Варангерфьорде два минных заграждения, состоявшие из 441 мины UMB. Видимо, именно на них погибли гвардейские подводные лодки М-172 и М-174, исчезнувшие в этом районе в октябре 1943 г.

26 августа наш самолет-разведчик в 12 ч. 50 м. в районе мыса Кибергнес обнаружил конвой противника в составе четырех транспортов, двух миноносцев, восьми сторожевых кораблей, пяти тральщиков и шести сторожевых катеров, шедший на запад. С воздуха конвой прикрывали шесть Ме-110 и четыре Ме-109.

Для уничтожения этого конвоя с аэродрома Ваенга-1 вылетели три «Бостона» с торпедами под прикрытием восьми «Аэрокобр» и четыре Ил-2 с бомбами под прикрытием восьми Як-1.

В 17 ч. 03 м. в районе Сюльтефьорда торпедоносцы атаковали конвой и потопили транспорт в 6000 т, еще один транспорт был поврежден.

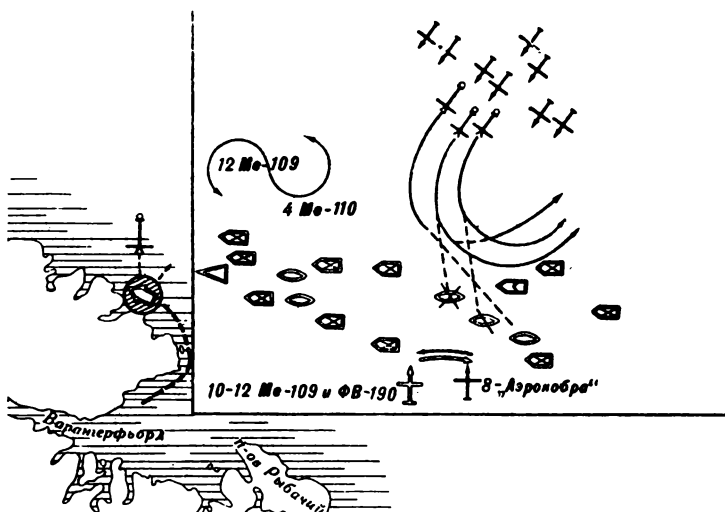


Схема торпедного удара ВВС Северного флота по конвою противника в районе Сьюлтефьора 26 августа 1943 г.

На самом деле советские торпедоносцы сбросили торпеды на дистанции 3800—4200 м. Напомню, что максимальная дальность хода торпед 45—36АН как раз составляла 4000 м. Так что шансов попасть в транспорты у летчиков не было, тем не менее они предоставили даже фотографии тонущих кораблей.

В последовавшем воздушном бою были сбиты три истребителя «Аэрокобра», один Як-1, три «Харрикейна» и три штурмовика Ил-2. По сообщениям наших летчиков, они сбили 18 германских истребителей (пять FW-190, четыре Me-110 и девять Me-109). По германским же данным, все истребители благополучно вернулись на свой аэродром.

Успех немцев стал результатом улучшения системы истребительного обеспечения перехода конвоев, проведенной немцами в конце лета 1943 г. Суть ее заключалась: во-первых, немцы ввели в строй три новых аэродрома подскока —

Свартнес (район Варде), Берлевог и Гамвик, позволявших обеспечивать переход конвоев на всем опасном участке маршрута одномоторными истребителями. Во-вторых, была налажена система радиоразведки и радиоперехвата (противник оперативно пеленговал, расшифровывал и переводил весь наш радиообмен — сообщения самолетов-разведчиков, ведущих групп и т. д., который осуществлялся по примитивной таблице условных сигналов или даже открытым текстом). И в-третьих, немцы установили радиолокационные станции обнаружения воздушных целей типа «Вюрцбург» на полуострове Рыбачий и в районе Варде.

Наличие РЛС в этих районах позволяло отслеживать советские самолеты с момента их взлета с аэродрома Ваенга вплоть до момента сближения с конвоем. Благодаря новой схеме, немцы получили возможность отслеживать все действия нашей авиации в «реальном времени» и в кратчайшие сроки стягивать в район конвоя истребители, постоянно базировавшиеся на аэродромах Луостари и Хебуктен.

В конце августа 1943 г. завершилось переоборудование торпедоносцы «Бостонов» модификации А-20Ж. Первое боевое применение А-20Ж состоялось 28 августа. В этот день самолет-разведчик «Бостон» обнаружил небольшой конвой, идущий на восток. Это была 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 минно-торпедной авиадивизии выделило четыре А-20Ж под командованием капитана С. Макаревича в сопровождении девяти «Яков» и «Аэрокобр». Неизвестно, обнаружили ли германские РЛС вылет наших самолетов, но никакого истребительного прикрытия караван не имел.

Как писал Мирослав Морозов: «Самолеты развернулись строем фронта и атаковали различные цели с одного направления. Капитан Макаревич и старший лейтенант В. Пирогов с дистанции около 1000 м нацелились на «транспорт в 6000 т», капитан Китов с дистанции 600—800 м — на «транспорт в

4000 т». Отставший от общего строя старший лейтенант Н. Зайцев сбросил торпеду одновременно с остальными торпедоносцами в тот момент, когда дистанция между ним и конвоем 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 Северного флота недогнувшей рукой подписали как «транспорт в 2—3 тысячи тонн». Этим кораблем мог являться один из трех мобилизованных охотников (UJ 1202, UJ 1206 или UJ 1207), ни один из которых в тот день не погиб. Очевидно, кораблю все-таки удалось в последний момент повернуться к торпедоносцам винтами.

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 «Бостон» загорелся и рухнул в воду. Второй жертвой стал один из «яков» сопровождения, упавший по неизвестной причине у побережья Рыбачьего.

Как видно из данного примера, примитивность замысла удара и недостаточная подготовка летчиков воспрепятствовали достижению успеха, даже несмотря на относительно малую дистанцию сброса. А ведь все могло быть иначе, если бы группа была готова к тому, чтобы разделить и атаковать цели одновременно с двух бортов. Однако для этого летчикам просто не хватило умения...»¹

6 сентября 15 ч. 50 м. 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. С воздуха конвой прикрывали пять истребителей. Метеорологическая обстановка — облачность 6 баллов высотой

¹ Материалы сайта www.airwar.ru.

600 м — благоприятствовала применению низких торпедоносцев.

Командиру 5-й минно-торпедной авиадивизии полковнику Н.М. Кидалинскому командующий ВВС Северного флота поставил задачу организовать торпедный удар по конвою, обеспечив действия торпедоносцев штурмовиками и истребителями. В качестве ударной выделялась группа из четырех «Бостонов» с одной торпедой на каждом, четырех «Бостонов» в качестве штурмовиков, четырех «Аэрокобр» в качестве ударной группы, трех «Аэрокобр» для непосредственного прикрытия торпедоносцев, шести «Харрикейнов» в качестве демонстративной группы и двух Пе-2 для фиксации результатов удара.

В 18 ч. 10 м. взлетела демонстративная группа для удара по аэродрому Луостари и один Пе-2 для доразведки цели. С 18 ч. 31 м. до 18 ч. 41 м. поднялись в воздух восемь «Бостонов» и сопровождавшие их истребители. Демонстративный полет истребителей достиг своей цели. Две группы истребителей противника держались в районе полуострова Рыбачий и не были направлены к конвою для отражения атак торпедоносцев, но в 19 ч. 24 м., по данным радиоперехвата, на аэродроме Луостари была объявлена тревога. В 19 ч. 40 м. пост ВНОС¹ Вайтолахти обнаружил на высоте 1000 м 11 истребителей Ме-190, идущих курсом 330°. В 20 ч. 00 м. пост ВНОС Цып-Наволоок обнаружил девять истребителей Ме-109.

Данные радиоперехвата и постов ВНОС были переданы по радио торпедоносцам, которые находились в это время у цели. Ударная группа обнаружила конвой в 19 ч. 42 м. С воздуха конвой прикрывали шесть истребителей — три Ме-109 и три Ме-110. Ведущий торпедоносец подал сигнал атаки на дистанции от конвоя 15—20 км. В строю пеленга «Бостоны» сблизилась с двумя последними транспортами. В это время штурмовики пушечно-пулеметным огнем атаковали сторожевые корабли и катера охранения. Истребители про-

¹ Пост ВНОС — пост воздушного наблюдения, оповещения и связи.

тивника тремя группами атаковали торпедоносцы, но были отогнаны истребителями сопровождения.

В 19 ч. 46 м. были сброшены торпеды: ведущим — капитаном Островским — по концевому транспорту, тремя его ведомыми — по среднему транспорту. Выход из атаки каждым торпедоносцем осуществлялся самостоятельно. По донесениям экипажей, транспорт в 5000 т, атакованный ведущим, был потоплен, второй транспорт поврежден.

«Средним транспортом» был минный заградитель «Роланд». Он и пять сопровождавших его тральщиков в 3 ч. 45 м. покинули рейд Хаммерфеста для постановки дополнительного противолодочного минного заграждения перед входом в Персфьорд.

Капитану Островскому, несмотря на повреждения самолета, удалось сблизиться с целью на 700 м, летчику Зайцеву — на 1000 м, а двум остальным — лишь на 1800 м. По свидетельству командира корабля капитана 2-го ранга Вестеркампа, две торпеды приближались к «Роланду» с кормы с обоих бортов. Казалось, что уклониться от них невозможно. Вестеркамп даже приказал покинуть кормовую часть, ожидая неизбежного взрыва. Внезапно торпеда, приближавшаяся со стороны левого борта, затонула, не дойдя 50 м до цели. Сразу после этого командир минного заградителя положил 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 немцам маневр уклонения и серьезно уменьшила шансы торпедоносцев на успех. В результате наибольшие потери немецкий отряд понес от пушечно-пулеметного огня штурмовиков. На «Роланде» им был убит один, на тральщиках — три человека, еще 20 моряков со всего соединения получили ранения различной тяжести.

В число потерь германской стороны следует включить и экипаж одного из Me-110, сбитого в воздушном бою (по не-

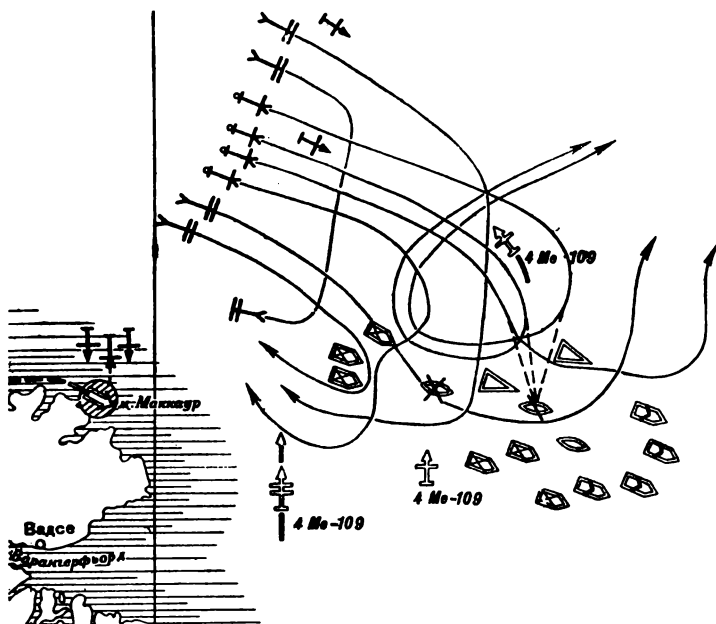


Схема торпедно-штурмового удара авиации Северного флота по конвою противника в районе мыса Маккауэр 6 сентября 1943 г.

мецким данным, он столкнулся с «Аэрокоброй»). Летчиков второго Ме-110, упавшего в воду, удалось спасти.

Кроме торпедоносца капитана Островского, приземлившегося в Ваенге на фюзеляж, огнем зенитной артиллерии был сбит «Бостон» старшего лейтенанта Сарыкова и одна «Аэрокобра» сопровождения.

20 сентября в 08 ч. 17 м. пост ВНОС Пумманки по пеленгу 295 обнаружил вражеский конвой, шедший курсом на Вардё. В 09 ч. 14 м. для уточнения данных о конвое в Варангерфьорд вылетели два «Харрикейна», которые из-за низкой облачности и снежных зарядов никого не нашли. Следующая группа разведчиков вылетела лишь через 2,5 часа. В 12 ч. 05 м. в районе Персфьорда пара Як-1 обнаружила группу кораблей про-

тивника в составе шести крупных и нескольких малых судов. Курс ее движения установить не удалось. Данные об обнаруженных кораблях поступили на командный пункт ВВС Северного флота только в 13 ч. 30 м., хотя разведчики произвели посадку в 12 ч. 45 м. По непонятной причине истребители не воспользовались радио, а 45-минутная задержка после их посадки объяснялась неспособностью штаба 6-й истребительной авиадивизии быстро собрать и передать «наверх» необходимые сведения.

Уже в эти часы командующий ВВС Северного флота генерал-майор авиации А.Х. Андреев определил предварительный замысел действий против конвоя. В принципе он повторял замысел предыдущей операции, за исключением того, что роль штурмовиков теперь исполняли Ил-2. С целью отвлечения части истребителей противника от конвоя планировалось выслать группу истребителей для удара по аэродрому Свартнес.

Как писал М. Морозов: «Организация удара была возложена на командира 5-й мтад. Предварительное распоряжение ему передали еще в 13.45. В 13.50 начальник штаба дивизии поставил задачи командирам 9-го гмтап и 255-го иап. Группа непосредственного прикрытия торпедоносцев состояла из шести истребителей 255-го иап, группа воздушно-го боя — из шести Як-1 и четырех только что полученных ВВС Северного флота 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 ведущему группы 20-го иап майору Томашевскому. О том, кто является руководителем всех групп в воздухе, Томашевскому не сообщили.

В спешке забыли об установлении ТУС для связи между ведущим торпедоносцев и ведущим группы воздушного боя. Впрочем, как показали дальнейшие события, командир 9-го гмтап Костыкин все равно не пытался воспользоваться радио даже для связи внутри своей группы.

Кроме того, следует отметить, что 20-й иап действовал на

Северном театре еще в 1942 году, но после понесенных потерь был отведен в тыл на пополнение и вернулся на фронт только в июне 43-го. Большинство его летчиков составляли молодые пилоты, недостаточно знакомые с особенностями действий на заполярном театре военных действий и эксплуатации новой техники.

В 15.20 для выполнения задачи вылетело семь «Бостонов» и шесть «Аэркобр» прикрытия. Через минуту с аэродрома Ваенга-2 взлетели «яки». Маршрут полета торпедоносцев проходил через Цып-Наволок, затем — в 30—40 км севернее полуострова Рыбачий и дальше морем в район цели с расчетом атаковать конвой со стороны моря. Один «Бостон» из-за неисправности возвратился на аэродром. Торпедоносцы и истребители непосредственного прикрытия шли на высоте 30—70 м.

На такой же высоте первоначально шла и группа воздушного боя. Длительный полет над морем — достаточно простое испытание даже для опытного летчика. Поддерживать заданную высоту, когда серое небо почти сливается со свинцовой водой и не видна линия горизонта, весьма непросто. Высотомер может давать отклонения, поскольку, выставленный на атмосферное давление в районе аэродрома, он неизбежно врет при полете над другими районами. Короче говоря, чтобы не слишком утомлять экипажи, майор Томашевский вскоре 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 станция радиоперехвата засекла вражеские сообщения, из которых стало известно, что противник направил свои истребители в район Вардё для отражения налета. В дальнейшем можно было отслеживать, как вражеские операторы наводили «Мессершмитты» и «Фокке-Вульфы» на перехват.

Обнаружив конвой в районе Конгсфьорда, торпедоносцы и истребители легли на курс сближения.

Не доходя до цели 10—12 км, они были встречены тремя группами FW-190 и Me-109, всего — до 30 машин. Группа воздушного боя отстала от «Бостонов», в результате чего ис-

требители непосредственного прикрытия были вынуждены вступить в бой с противником. Торпедоносцы, оставшиеся без эскорта, продолжили полет к цели и попали под удар других групп перехватчиков.

В 16.33 «Бостоны» начали атаку. Два из них были сразу же подбиты, 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 старшего 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 в направлении движения конвоя, благодаря чему корабли конвоя обстреливали наши машины еще несколько минут.

Результат не замедлил сказаться. Два подбитых А-20 (командиры экипажей капитан К. Яковлев и старший лейтенант Б. Васильев) вспыхнули и упали в море сразу после сброса торпед, а два других (командира 9-го гмтап майора Ф. Костькина и старшего лейтенанта Н. Малеева) были сбиты истребителями противника на отходе. Строй наших самолетов окончательно рассыпался, каждый вел бой самостоятельно. Торпедоносец капитана Островского, подбитый над целью, при возвращении передал по радио, что из-за отсутствия горючего пошел на вынужденную посадку в море. Два МБР-2, вылетевшие на поиск, его не нашли. Только один торпедоносец из шести — старшего лейтенанта В. Казакова — возвратился на аэродром с сильнейшими повреждениями.

Воздушный бой между истребителями закончился «вничью» — мы потеряли одну «Аэрокобру», противник — один Ме-109G. Оба пилота погибли. Следует отметить, что «Яки» группы воздушного боя, сильно оторвавшиеся от ударной группы, вступили в схватку только тогда, когда «Мессершмитты» начали преследование удалявшихся советских самолетов. В результате один Як-1 был подбит и сел на воду у побережья Рыбачьего, а его пилота спас торпедный катер.

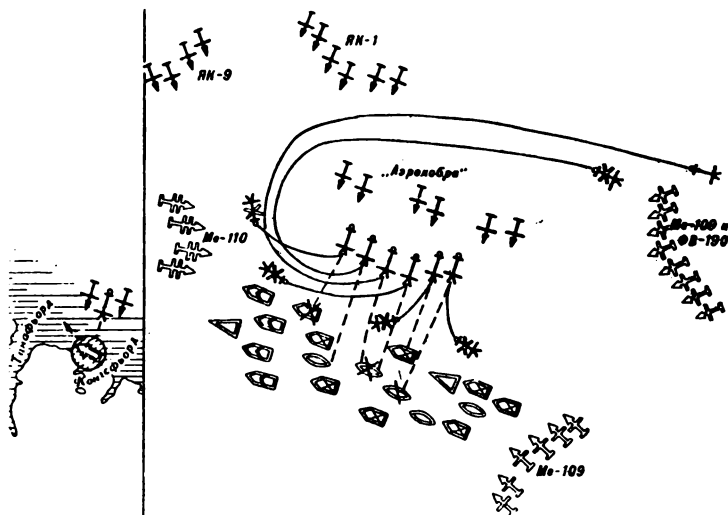


Схема торпедного удара ВВС Северного флота по конвою противника в районе Конгсфьорда 20 сентября 1943 г.

Так же безуспешно действовала группа, выделенная для демонстративных действий. Только в 18.15 она атаковала аэродром Свартнес, сбросив на него четыре бомбы АО-25. Противник откликнулся на вызов — в 18.27 восточнее Свартнеса четыре наших «Харрикейна» провели воздушный бой с шестью «Мессершмиттами», потеряв один истребитель.

Как бы ни были чувствительны потери среди истребителей, для 9-го гмтап они оказались просто катастрофическими. Часть лишилась командира и пяти экипажей, фактически утратив боеспособность. К тому времени полк потерял в боях уже 11 А-20 (еще один был разбит в ходе учебного вылета), из экипажей которых спаслось лишь два серьезно пострадавших пилота»¹.

1 октября в 5 ч. 24 м. на «свободную охоту» в море вылетел с торпедой один «Бостон», пилотируемый старшим лейте-

¹ Материалы сайта www.airwar.ru.

нантом Л.М. Наконечным, и в 7 ч. 46 м. в порту Хоннингсвог обнаружил транспорт противника в 6000 т в охранении сторожевого корабля и трех сторожевых катеров. Транспорт был атакован торпедой с высоты 36 м и потоплен, а самолет в 9 ч. 25 м. благополучно возвратился на свой аэродром. Но, по «Справочнику потерь...», это потопление «не вполне достоверно».

В тот же день в 14 ч. 20 м. на крейсерство у побережья Норвегии вылетел другой «Бостон», но целей не нашел и в 19 ч. 15 м. вернулся на аэродром с торпедой.

7 октября новым командиром 9-го гмтап был назначен майор Б.П. Сыромятников.

13 октября в 08 ч. 55 м. «Бостон» из 118-го орап в районе Босфьорда обнаружил направлявшийся в Варангерфьорд вражеский конвой в составе трех транспортов, двух миноносцев, шести сторожевых кораблей, шести тральщиков и семи сторожевых катеров. С воздуха конвой прикрывали четыре истребителя. Впоследствии для слежения за караваном высылались еще три пары разведывательных «яков», внезапности нападения достичь не удалось.

Командующий ВВС флота решил атаковать конвой комбинированным ударом групп штурмовиков, пикирующих бомбардировщиков и торпедоносцев, которые должны были действовать эшелонированно по высоте, с небольшими временными интервалами и с разных направлений. То ли из-за нехватки подготовленных к низкому торпедометанию пилотов, то ли не веря в их способность преодолеть сильный зенитный огонь крупного конвоя, командование решило разделить группу из шести торпедоносцев поровну на низкие и высотные.

Напомню, что «высокие» торпеды не применялись ВВС Северного флота для атаки конвоя в море в светлое время суток с июня 1942 г.

«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 затянулся на четыре часа, за которые корабли успели войти в Варангерфьорд, 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» из III/JG 5.

Первыми в 14.58 на траверзе мыса Киббергнес вышли в атаку шесть Ил-2 46-го шап под прикрытием 10 истребителей. Им удалось добиться попадания 100-кг бомбы в транспорт «Амстердам» (3655 брт), который получил незначительные повреждения. 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 Варангерфьорде. Три «Ила» получили тяжелые повреждения от зенитного огня.

Через 4 минуты удар по конвою с высоты 3000 м нанесли пять Пе-2 29-го бап. Бомбардировка производилась с горизонтального полета и не увенчалась успехом. Прикрывавшая эту группу шестерка Як-9 20-го иап вела бой с 12—14 Ме-109. С задания не вернулся Пе-2, сбитый зенитным огнем кораблей. Для отражения этой неудачной атаки часть немецких истребителей поднялась на большую высоту. В результате, когда спустя три минуты к конвою приблизилась тройка высотных торпедоносцев во главе с майором С. Литвиновым, она сразу же подверглась ожесточенному нападению. Уже после сбрасывания торпед «Мессершмиттам» удалось сбить «Бостон» капитана А. Величкина и одну из «Аэрокобр» воздушного эскорта. Машина старшего лейтенанта Перегудова получила тяжелые повреждения, но смогла дотянуть до аэродрома.

Завершила как всегда безуспешные удары по конвою тройка низких торпедоносцев капитана С. Макаревича. К тому моменту предыдущие группы наших самолетов, отражая атаки истребителей, всеми силами пытались выйти из боя. В этой суматохе торпедоносцам удалось прорваться к каравану, но мощь его зенитного огня оказалась несопоставима с

составом атакующей группы. «Бостон» Макаревича был сбит огнем охотника Uj-1207 еще при прорыве внешней линии охранения, другой — сосредоточенным огнем всех кораблей — при выходе на дистанцию залпа. Погибли экипажи ветерана торпедных атак капитана С. Макаревича и младшего лейтенанта Чужанкова, для которого этот бой стал первым и последним одновременно. Лишь младшему лейтенанту Лопатину удалось вернуться на родной аэродром, да и то лишь потому, что он избавился от торпеды на безопасной для кораблей дистанции 5600 м.

По результатам боя немецкие истребители доложили о 12 воздушных победах, корабли охранения — еще о четырех. Если включить в число наших потерь тяжело поврежденные машины, то можно признать, что вражеские летчики и зенитчики не так уж сильно погрелись против истины. Реально мы лишились девяти самолетов. Наиболее тяжелые потери понесли торпедоносцы — погибла половина участвовавших в налете экипажей. Кроме того, в воды Баренцева моря упали два Як-1, две «Аэрокобры», по одному Ил-2 и Пе-2.

Ни один из немецких истребителей не был сбит. Потери имелись лишь на кораблях охранения, где погиб один человек и еще шестеро получили ранения. Кроме транспорта «Амстердам», 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 Северного флота было довольно результатами атаки. Ведь, судя по докладам пилотов, в результате налета был потоплен 10 000-тонный транспорт и сторожевой корабль, а еще один 5000-тонный транспорт получил повреждения! Считалось, что крупный транспорт был поврежден высотной торпедой, и это позволило низковысотным торпедоносцам добить его¹.

Из-за наступления полярной ночи и больших потерь в торпедоносцах командование ВВС Северного флота не про-

¹ Там же.

водило групповых полетов торпедоносцев до весны 1944 г. Лишь одиночные машины эпизодически вылетали на «свободную охоту».

Так, 24 ноября 1943 г. с 9 ч. 00 м. до 13 ч. 08 м. самолет «Бостон», пилотируемый майором С.К. Литвиновым, вылетал с торпедой на «свободную охоту» в море и в 10 ч. 33 м. в районе Хоннингсвога атаковал с высоты 25—30 м и дистанции 5 каб. транспорт противника в 6000 т, шедший курсом 80° в охране-нии двух сторожевых кораблей. Летчики наблюдали большой взрыв и потопление транспорта. При отходе самолет был обстрелян зенитным огнем артиллерии кораблей охранения.

С 11 ч. 25 м. до 15 ч. 23 м. на «свободную охоту» в море вылетал другой «Бостон», пилотируемый старшим лейтенантом В.В. Пироговым. В 13 ч. 18 м. в проливе Ролвсейсунн он обнаружил конвой противника в составе трех транспортов и танкера в охране-нии двух сторожевых кораблей и двух тральщиков, шедших курсом 225°. С высоты 30 м и дистанции 4 каб. Пирогов выпустил торпеду в танкер в 6000 т, который затонул. При отходе «Бостон» был обстрелян сильным зенитным огнем с кораблей охранения и получил повреждения, но благополучно вернулся на свой аэродром.

Потопления в этот день транспорта и танкера в «Справочнике потерь...» числятся как «не вполне достоверные».

25 ноября с 8 ч. 42 м. до 15 ч. 57 м. четыре «Бостона» поодиночке вылетали в море на «свободную охоту» вдоль побережья Норвегии. Один из «Бостонов», пилотируемый старшим лейтенантом Н.И. Зайцевым, обследовал район островов Ингей и Ролвсёй, Снефьорда, Брейсунна и Маасфьорда, но кораблей противника не обнаружил и решил возвращаться на свой аэродром.

На обратном пути у входа в Порсангерфьорд Зайцев заметил справа по курсу разрывы зенитных снарядов и, повернув в сторону разрывов, увидел конвой противника в составе трех транспортов, миноносца, четырех сторожевых кораблей и четырех тральщиков, шедших курсом 80°. С воздуха конвой

прикрывали два самолета He-115 и один Me-109. Корабли противника, видимо, вели огонь по другому самолету. Появление нашего торпедоносца было внезапным. Он с хода атаковал средний транспорт в 6000 т с высоты 30 м и дистанции 5 каб. При отходе от цели экипаж «Бостона» наблюдал взрыв на этом транспорте, столб дыма и огонь. И опять в «Справочнике потерь...» — «не вполне достоверно». Корабли противника безрезультатно обстреляли наш торпедоносец огнем зенитной артиллерии.

Другой «Бостон» дошел по маршруту до Гамвика и в 14 ч. 30 м. в районе мыса Слетнес обнаружил одиночный транспорт в 2000 т, шедший курсом 160°. Торпедоносец с высоты 25—30 м и дистанции 3—4 каб. сбросил торпеду, но она прошла за кормой транспорта и взорвалась, наткнувшись на берег. Остальные два «Бостона» встреч с противником не имели.

Последняя атака торпедоносцев в 1943 г. состоялась 28 ноября. В этот день три «Бостона» летали в море на «свободную охоту». «Бостон», пилотируемый майором С.К. Литвиновым, в 11 ч. 11 м. в Порсангерфьорде на рейде Кистранд атаковал торпедой с высоты 25 м и дистанции 8—10 каб. и потопил «не вполне достоверно» неприятельский транспорт в 10 000 т.

Второй самолет, пилотируемый лейтенантом Н.И. Зайцевым, в 13 ч. 45 м. в районе Омганг с высоты 30 м и дистанции 3—4 каб. атаковал норвежский пароход «Лангнес», но торпеда прошла под целью не взорвавшись.

Третий «Бостон» возвратился на аэродром «вследствие плохих метеоусловий».

В 1943 г. торпедоносцы стали действовать тактически более грамотно и решительно. Существенно улучшилось их истребительное прикрытие, что было сделано за счет истребителей с увеличенной дальностью, полученных по ленд-лизу.

Глава 3

ЗАВЕРШАЮЩИЕ БОИ

К январю 1944 г. в 9-м гвардейском минно-торпедном артиллерийском полку состояло 38 торпедоносцев (из них 4 неисправных): два А-20Б, 21 А-20Ж и 15 Ил-4. Торпедоносцы базировались на аэродромы Ваенга-1 (19 «Бостонов» и 5 Ил-4), Ягодник (4 «Бостона» и 4 Ил-4) и шесть Ил-4 все еще оставались в Нарьян-Маре.

Первый вылет торпедоносцев в новом году был совершен 17 января. С 9 ч. 30 м. до 14 ч. 08 м. три «Бостона» летали на «свободную охоту» у северного побережья Норвегии. Два из них не встретили судов противника и возвратились на свой аэродром с торпедами. Третий «Бостон», пилотируемый старшим лейтенантом Н.И. Зайцевым, в 12 ч. 25 м. обнаружил на выходе из Танафьорда конвой противника в составе трех транспортов, танкера, трех тральщиков и четырех сторожевых катеров, шедший на восток. Зайцев с высоты 25 м и дистанции 1000 м выпустил торпеду в танкер в 6000 т, шедший вторым в строю. «Произошел большой взрыв, танкер загорелся, а остальные корабли конвоя стали уходить от него полным ходом. При вторичной проверке результата атаки танкера на поверхности моря уже не было»¹, поскольку «потопленный» танкер ушел в порт назначения. А «экипаж самолета члена ВКП(б) старшего лейтенанта Н.И. Зайцева потоплением вражеского танкера открыл новый счет в своем полку за 1944 г. По этому случаю Политотдел Военно-воздушных сил флота выпустил специальную листовку»².

21 января с 9 ч. 40 м. до 16 ч. 51 м. пять «Бостонов» летали на «свободную охоту» вдоль побережья Норвегии. В 11 ч. 57 м.

¹ «Хроника...». Выпуск 6. С 1 января по 30 июня 1944 г. М.: Воениздат, 1949. С. 41.

² Там же.

летчик младший лейтенант Гнетов обнаружил в районе острова Рольвсёй неприятельский конвой в составе пяти транспортов в 4000—8000 т и двенадцати кораблей охранения, шедших курсом 200°. В 12 ч. 00 м. средний транспорт был атакован торпедой, сброшенной с высоты 30 м и дистанции 800 м. Результаты атаки экипаж «Бостона» не наблюдал.

В 12 ч. 12 м. летчик младший лейтенант Францев в 1,5—2 милях на восток от о. Ингей обнаружил подводную лодку противника, стоявшую в надводном положении, и потопил ее торпедой с дистанции 400 м.

В 15 ч. 03 м. летчик старший лейтенант Пирогов в районе Мосейсунда обнаружил конвой противника в составе трех транспортов, двух сторожевых кораблей и тральщика и с высоты 35 м и дистанции 1500 м атаковал торпедой концевой транспорт в 6000 т. Торпеда попала в цель, и транспорт потонул.

В 15 ч. 04 м. летчик старший лейтенант Марков атаковал этот же конвой и торпедой с дистанции 800—1000 м потопил сторожевой корабль.

Пятый «Бостон», пилотируемый младшим лейтенантом Вартановым, на аэродром не вернулся.

В «Справочнике потерь...» на 21 января приходится лишь один потопленный транспорт в 6000 т, да и тот «не вполне достоверно».

На следующий день «Бостон» младшего лейтенанта Гнетова потопил еще один транспорт в 6000 т, и тоже «не вполне достоверно».

Следующая торпедная атака состоялась только 13 февраля. В 17 ч. 20 м. для удара по обнаруженному воздушной разведкой конвою вылетели три «Бостона» под прикрытием четырех «Аэрокобр» 255-го авиаполка и один «Бостон» для наблюдения (118-го орап). В 18 ч. 27 м. на подходах к Бекфьорду три Ил-4 (летчики — старшие лейтенанты Пирогов, Шибанов и Макаров) сбросили по конвою с высоты 1000 м три высокие торпеды и при отходе наблюдали взрыв и пожар на

транспорте. То же наблюдали и наши береговые посты. Транспорт в 6000 т считался потопленным. В районе цели наши самолеты были обстреляны интенсивным огнем с неприятельских кораблей и с берега. «Бостоны» же не обнаружили противника и вернулись на аэродром с торпедами. В «Справочнике потерь...» сей транспорт числится поврежденным.

18 февраля два «Бостона» летали на «свободную охоту» до мыса Нордкап. Один «Бостон» противника не обнаружил и вернулся на аэродром с торпедой. Другой «Бостон», пилотируемый младшим лейтенантом Гарбузом, в 12 ч. 12 м. в 2 км северо-западнее Гамвика обнаружил конвой противника в составе транспорта в 5000 т и двух сторожевых кораблей и с высоты 25—30 м и дистанции 700—800 м сбросил торпеду по транспорту. Результаты атаки летчики не видели. Самолет был обстрелян огнем корабельной зенитной артиллерии. Согласно «Справочнику потерь...» Гарбуз потопил пароход «Ирма» вместимостью 1400 брт.

Днем 3 марта наши штурмовики и бомбардировщики атаковали конвой противника в составе трех транспортов, четырех тральщиков, пяти сторожевых кораблей и трех сторожевых катеров, шедших курсом 120° со скоростью 8—10 узлов.

Затем для атаки этого же конвоя с аэродрома Ваенга-1 взлетели четыре торпедоносца «Бостон» под прикрытием восьми «Аэрокобр» 225-го авиаполка. Группой торпедоносцев командовал капитан Г.Ф. Шибанов. В 13 ч. 01 м. в районе о. Лилле Эккерей торпедоносцы атаковали конвой с высоты 30 м и дистанции 2200—2600 м, сбросив четыре торпеды типа 45—36АН. В результате атаки старший лейтенант Францев и капитан Шибанов потопили транспорт в 8000 т.

При подходе наших самолетов к цели зенитный артиллерийский снаряд попал в правый мотор «Бостона» Шибанова. Самолет загорелся, но капитан с боевого курса не свернул, а продолжал идти на сближение и сбросил торпеду по транспорту. Последовал оглушительный взрыв, и неприятельский транспорт быстро погрузился в воду. После этого горящий

самолет Шибанова пролетел еще несколько минут и упал в море в 3 км восточнее конвоя. Экипаж самолета — капитан Шибанов, младший лейтенант Марьяновский и старший сержант Красненок — погиб.

В районе цели наши самолеты были атакованы вражескими истребителями Ме-109. Наша группа прикрытия вступила с ними в бой, капитан Рассадкин и младший лейтенант Смирнов сбили по одному Ме-109. Один наш истребитель «Аэрокобра» в этом бою был сбит и упал в море недалеко от конвоя. Летчик младший лейтенант Герасименко погиб.

Согласно «Справочнику потерь...» в этот день «не вполне достоверно» был потоплен транспорт в 8000 т.

4 марта с 14 ч. 22 м. до 19 ч. 40 м. два «Бостон» летали на «свободную охоту» вдоль побережья Северной Норвегии. Один из них, не обнаружив противника, возвратился на аэродром из района о. Рольвсёй. Другой «Бостон», пилотируемый лейтенантом Францевым, в 17 ч. 21 м. заметил в по-

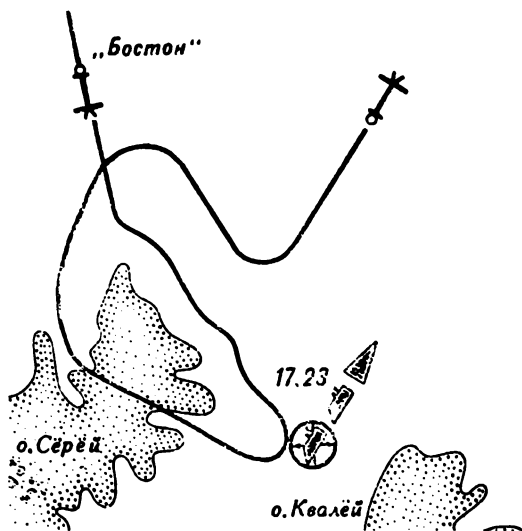


Схема торпедной атаки конвоя противника самолетом «Бостон»
4 марта 1944 г.

лутора милях севернее о. Квалей миноносец и две подводные лодки противника, шедшие курсом 40° в кильватерной колонне 8-узловым ходом. В 17 ч. 23 м. Францев сбросил с высоты 30 м и дистанции 600—700 м торпеду 45—36АН по концевой лодке, «лодка была потоплена». Самолет подвергся зенитному обстрелу с миноносца, подводных лодок и с северной оконечности о. Квалей. Прямым попаданием снаряда «Бостон» был подбит и легко ранен стрелок-радист Антипычев.

В «Справочнике потерь...» оная лодка даже не числится, естественно, нет ее и в зарубежных источниках.

7 марта с 18 ч. 05 м. до 20 ч. 14 м. два торпедоносца «Бостон» (летчики — капитан Гусев и лейтенант Францев), по данным воздушной разведки, летали с аэродрома Ваенга-1 на «свободную охоту» и в 19 ч. 20 м. в точке с координатами ш. = $70^\circ 39'$; д. = $30^\circ 17'$ обнаружили конвой противника в составе трех транспортов, миноносца, шести сторожевых кораблей и тральщика, шедших курсом 290° . В 19 ч. 26 м. с высоты 20—30 м и дистанции 600—800 м летчики сбросили торпеды

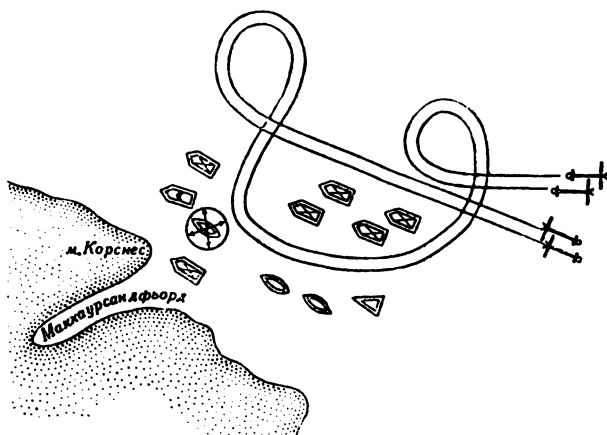


Схема торпедной атаки конвоя противника самолетами «Бостон»
7 марта 1944 г.

и потопили головной транспорт в 8000 т. В «Справочнике потерь...» это потопление «не вполне достоверно».

14 марта три «Бостона» и один Ил-4 с аэродрома Ваенга-1 производили крейсерские полеты на коммуникациях противника вдоль побережья Северной Норвегии. Летчик младший лейтенант Гарбуз обнаружил в точке с координатами ш. = $71^{\circ}02'$; д. = $24^{\circ}24'$ транспорт противника в 6000 т, шедший курсом 70° со скоростью 5—6 узлов в охранении двух сторожевых кораблей. В 8 ч. 46 м. Гарбуз с высоты 30 м и дистанции 1200 м сбросил торпеду, которая попала в цель. Транспорт загорелся и считался поврежденным.

В этот же день в 14 ч. 56 м. другой «Бостон», пилотируемый лейтенантом Францевым, в точке с координатами ш. = $71^{\circ}10'$; д. = $26^{\circ}22'$ с высоты 30 м и дистанции 400 м сбросил торпеду по транспорту в 1500 т, шедшему в охранении двух сторожевых кораблей курсом на северо-запад 4-узловым ходом. Взрыва торпеды экипаж не наблюдал. Самолет был обстрелян и поврежден огнем корабельной зенитной артиллерии. В 2 км западнее конвоя лейтенант Францев пушечно-пулеметным огнем потопил вражеский мотобот.

Третий «Бостон», капитана Гусева, в районе мыса Сверхольтклубб обнаружил конвой противника в составе четырех транспортов, миноносца, двух тральщиков и шести сторожевых кораблей. В 18 ч. 00 м. Гусев с высоты 30 м и дистанции 1200—1500 м пустил по транспорту в 7000 т торпеду и «не вполне достоверно» потопил его.

Самолет Ил-4 кораблей противника не обнаружил. Все наши самолеты благополучно вернулись на свой аэродром.

17 марта самолет «Бостон» в 7 ч. 11 м. обнаружил в районе Конгсфьорда конвой противника в составе трех транспортов, двух тральщиков, четырех миноносцев, восьми сторожевых кораблей и двух сторожевых катеров, шедших на восток. Об этом было немедленно сообщено в штаб флота и подводным лодкам, находившимся на позициях.

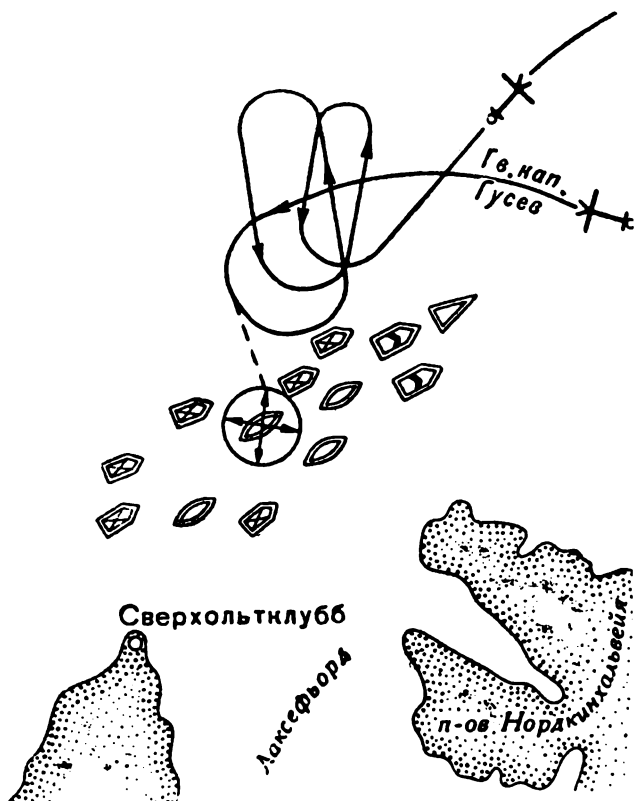


Схема торпедной атаки конвоя противника самолетом «Бостон»
14 марта 1944 г.

Конвой подвергся атакам подводной лодкой М-105, которая «не вполне достоверно» потопила транспорт в 6000 т, а также двенадцатью истребителями-бомбардировщиками типа «Киттихаук» (безрезультатно).

Для повторных ударов по тому же конвою вылетели четыре торпедоносца «Бостон» (ведущий — капитан Марков) под прикрытием восьми «Аэрокобр» 255-го иап и семь штурмовиков Ил-2 46-го шап (ведущий — капитан Синицын) под

прикрытием восьми Як-7 20-го иап и шесть «Киттихауков» 27-го иап.

В 12 ч. 58 м. обе группы самолетов обнаружили конвой в районе Персфьорда. Первыми должны были наносить удар штурмовики, а за ними торпедоносцы. Перед штурмовиками стояла задача подавить зенитный огонь вражеских кораблей охранения, чтобы обеспечить торпедоносцам выход в атаку. Однако ведущий торпедоносцев, не дожидаясь подхода штурмовиков, первым вышел в атаку. На боевом курсе торпедоносцы были встречены сильным огнем корабельной зенитной артиллерии, и два наших самолета были сбиты. После того как торпеды были сброшены, торпедоносцы и прикрывавшие их истребители атаковала большая группа (до 14) истребителей Ме-9, сбив два «Бостона» и две «Аэрокобры». На «Бостоне» погиб ведущий капитан Марков, а на «Аэрокобре» — командир 255-го иап майор Чертов.

В 13 ч. 00 м. с опозданием на 2 минуты подошли наши штурмовики. Они с высоты 1300 м сбросили на конвой 34 бомбы ФАБ-100, две ФАБ-250, и выпустили 37 реактивных снарядов, после чего обстреляли вражеский конвой пушечно-пулеметным огнем. В воздушном бою над конвоем наши истребители сбили девять Ме-109, потеряв при этом два своих самолета. В итоге, согласно «Справочнику потерь...», «Бостоны» «не вполне достоверно» потопили сторожевой корабль в 600 т.

2 апреля лейтенант Францев на «Бостоне» вылетел на «свободную охоту» в море и в 7 ч. 13 м. в районе острова Арней (ш. = 69°31'; д. = 20°30') обнаружил немецкий танкер в 10 000 т, шедший курсом 290° без охранения. С высоты 20 м и дистанции 1000 м Францев сбросил торпеду, которая попала в корму танкера, и на нем произошел взрыв и пожар. Взрыв был сфотографирован. По наблюдению экипажа, танкер потонул. Лично я это фото видел. Очень похоже, что танкер поставил дымзавесу. Согласно же «Справочнику потерь...» в

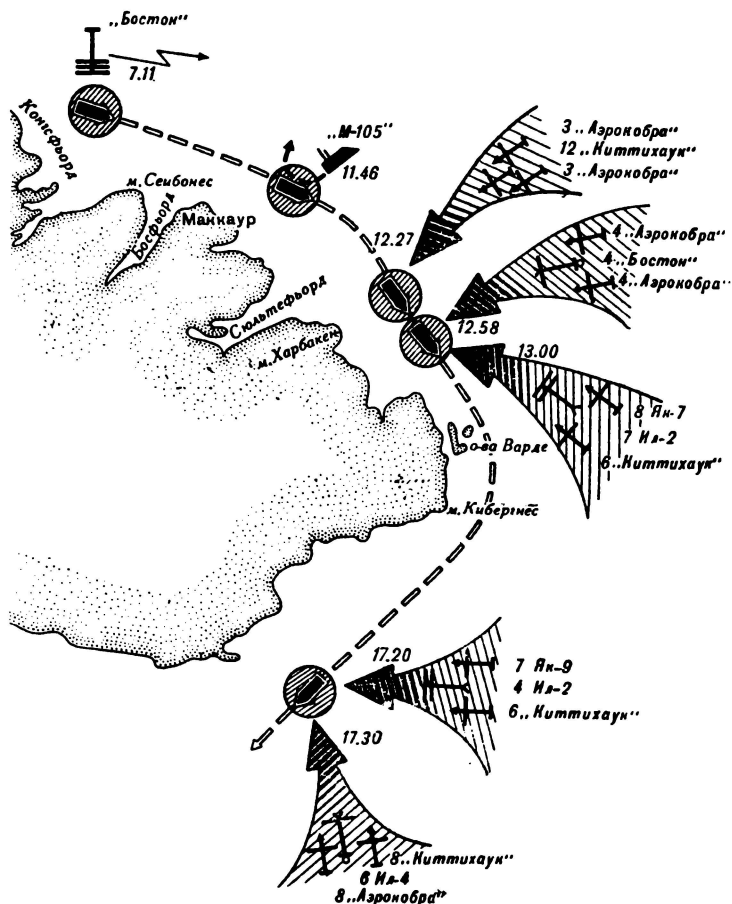


Схема атаки конвоя противника подводной лодкой М-105 и авиацией Северного флота 17 марта 1944 г.

этот день был только поврежден танкер «Анденес» водоизмещением вовсе не 10 тыс. т, а всего 900 т.

24 апреля в 12 ч. 14 м. шесть «Бостонов» под прикрытием шестнадцати «Аэрокобр» 255-го иап в районе Персфьорда

нанесли удар по вражескому конвою, сбросив с высоты 30 м шесть торпед 45—36АМ (последняя модернизация торпеды 45—36АН) и потопили два транспорта в 4000 и 7000 т. Огнем корабельной зенитной артиллерии был сбит один «Бостон», самолет и экипаж погибли.

В 15 ч. 40 м. шесть Ил-4 (ведущий — капитан Шкаруба) под прикрытием двенадцати «Аэрокобр» в районе Конгсфьорда нанесли еще один удар по тому же конвою, сбросили шесть торпед 45—36АН и потопили транспорт в 7000 т и сторожевой корабль. По подтвержденным данным, в 11 ч. 18 м. торпеда попала в сторожевой корабль V-6109 «Нордвинд». Однако судно осталось на плаву, но позже было добито штурмовиками Ил-2 и затонуло.

Вечером 10 мая самолет-разведчик обнаружил вражеский конвой. В 0 ч. 35 м. 11 мая разведчик Пе-3 сообщил, что этот конвой (7 транспортов, 4 миноносца, 4 тральщика, 7 сторожевых кораблей и 6 сторожевых катеров) находится в районе Омганг и идет на восток.

Командующий ВВС принял решение наносить торпедно-бомбовые удары по конвою с момента подхода его на радиус действия наших истребителей. Первыми должны были нанести удар торпедоносцы высотными торпедами во взаимодействии с истребителями-бомбардировщиками. С целью вытеснения авиации противника из района конвоя предполагалось выслать дополнительно несколько групп истребителей. Последними удар должны были наносить самолеты Ил-2 с аэродрома Пумманки. Для блокирования авиации противника на аэродромах Луостари и Салмиярви были запрошены истребители от 7-й воздушной армии Карельского фронта. В соответствии с решением были созданы три ударные группы для первого вылета.

Первая группа самолетов — шесть Ил-4 9-го гмтап (ведущий — майор Волошин) — под прикрытием семи «Киттихауков» 27-го иап и пяти «Аэрокобр» 255-го иап в 0 ч. 15 м. вылетела с аэродрома Ваенга-1 и пошла по маршруту: мыс Летин-

ский — Конгсфьорд. В 1 ч. 25 м. в районе Конгсфьорда был обнаружен вражеский конвой, и в 1 ч. 29 м. «Киттихауки» с высоты 4000 м с пикирования атаковали его, сбросив двенадцать ФАБ-100, но попаданий в корабли не было. В 1 ч. 30 м. с высоты 3000 м конвой был атакован шестью «высокими» торпедами. По донесениям экипажей, был потоплен транспорт в 6000 т и поврежден сторожевой корабль. Над целью самолеты были обстреляны огнем корабельной зенитной артиллерии. Прикрывавшие конвой два Ме-109 не приняли боя и ушли в сторону берега. На обратном маршруте в районе мыса Шарапов два Ме-109 пытались атаковать наши торпедоносцы. Один «Киттихаук», подбитый в воздушном бою, произвел вынужденную посадку в районе мыса Цып-Наволо. Самолет разбился, а летчик получил ушибы.

Вторая группа самолетов — пять «Бостонов» 9-го гмтап (ведущий — майор Литвинов) под прикрытием шести «Киттихауков» 27-го иап и шестнадцати «Аэрокобр» 255-го иап в 0 ч. 33 м. вылетели с аэродрома и пошли по маршруту: Цып-Наволо — точка в 30 км севернее Варде — цель. Два «Киттихаука» из-за неисправности матчасти вернулись с маршрута. В 1 ч. 30 м. наши самолеты обнаружили вражеский конвой и пошли в атаку. Четыре «Киттихаука» с пикирования с высоты 1500 м нанесли удар на минуту раньше торпедоносцев, сбросив на цель десять ФАБ-100, но прямых попаданий в корабли не добились. Затем истребители-бомбардировщики обстреляли корабли охранения пулеметным огнем. В 1 ч. 33 м. с высоты 25—30 м и дистанции 2000 м конвой был атакован торпедоносцами, которые сбросили 8 торпед (пять 45—36АН и три английские), потопив сторожевой корабль и повредив транспорт в 8000 т. Возможно, потопленным сторожевым кораблем был мобилизованный траулер V-6113 водоизмещением 514 т.

Затем конвой подвергся атаке еще четырех групп бомбардировщиков и штурмовиков, которые не добились успеха.

В составе седьмой группы было пять торпедоносцев «Бос-

тон» (ведущий — капитан Зайцев). Под прикрытием десяти «Аэрокобр» торпедоносцы вылетели с аэродрома Ваенга-1 и атаковали конвой в 8 ч. 47 м. севернее мыса Эккерей с высоты 25—30 м и дистанции 900 м. Было сброшено восемь торпед 46—36АН. На основании сделанных фотоснимков установили, что в результате этого удара был потоплен тральщик, но «не вполне достоверно». Огнем корабельной зенитной артиллерии сбит «Бостон» капитана Зайцева, экипаж погиб.

Позже еще две группы бомбардировщиков и штурмовиков безрезультатно атаковали конвой. Всего в этот день авиация Северного флота совершила 207 самолето-вылетов.

25 мая по вражескому конвою (5 транспортов, 5 миноносцев, 6 сторожевых кораблей, 10 сторожевых катеров и 4 тральщика), идущему на восток, был нанесен совместный удар авиации и подводных лодок. В 21 ч. 20 м. с аэродрома Ваенга-1 вылетела первая группа самолетов — шесть торпедоносцев Ил-4 (ведущий — капитан Шкаруба) под прикрытием шести «Аэрокобр» 255-го иап и пошла по маршруту: мыс Сеть-Наволоок — 25—30 км севернее Вайтолахти — Танафьорд. В 22 ч. 32 м. с высоты 1900 м торпедоносцы сбросили по конвою шесть высоких торпед 45—36АВА. Два «Киттихаука» 118-го рап видели потопление транспорта в 6000—8000 т и миноносца. Наши торпедоносцы были атакованы над целью 6—8 истребителями Ме-109 и три из них сбили. Кроме того, два наших самолета-разведчика сбили еще два Ме-109. Наши потери — один Ил-4.

В 21 ч. 46 м. с аэродрома Ваенга-1 вылетела новая группа — три торпедоносца «Бостон» (ведущий — лейтенант П.Я. Гнетов) под прикрытием десяти «Аэрокобр» 255-го иап. Группа пошла по маршруту первой группы.

В 22 ч. 34 м. торпедоносцы обнаружили конвой и стали выходить на него в атаку со стороны берега. «Но на боевом курсе они были атакованы истребителями противника и об-

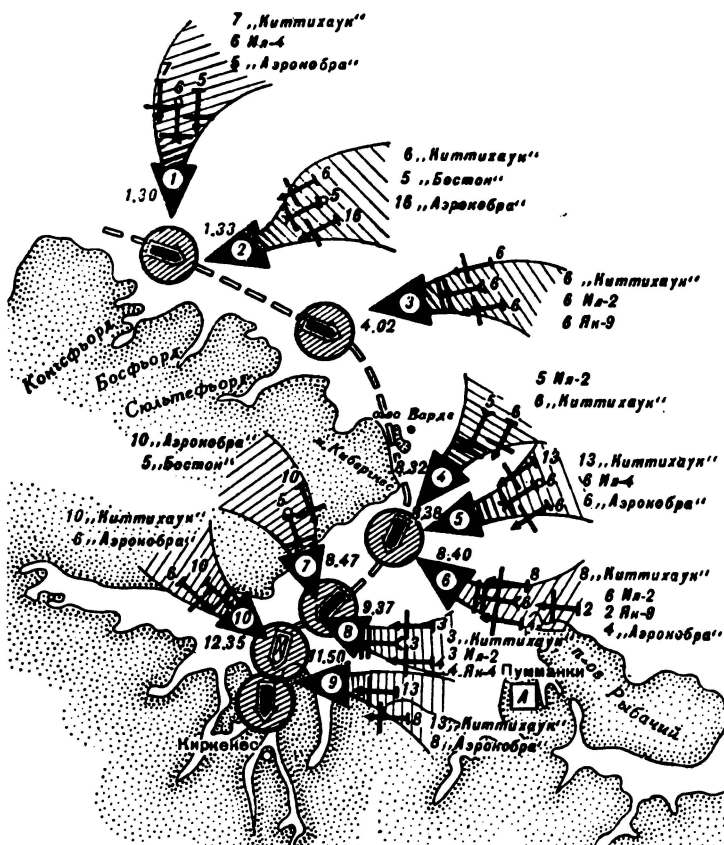


Схема действий авиации Северного флота по уничтожению конвоя противника на переходе Конгсфьорд — Босфор 11 мая 1944 г.

стреляны сильным артиллерийским огнем. Все три торпедоносца загорелись, но, несмотря на это, бесстрашные летчики продолжали сближаться с конвоем. Впереди летел лейтенант Гнетов, за ним его ведомые младшие лейтенанты Рыбчинский и Николаев. С дистанции 500—1000 м самолеты сбросили три торпеды и потопили миноносец и сторожевой

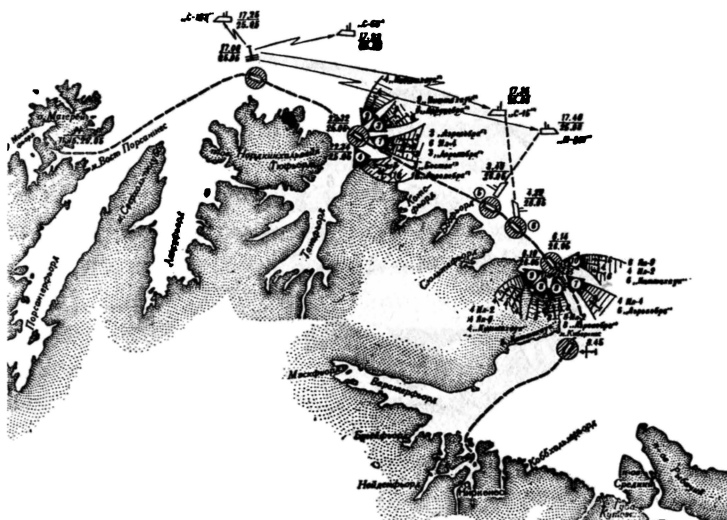


Схема совместного удара авиации и подводных лодок Северного флота по конвою противника на переходе Танафьорд — Варде 25—26 мая 1944 г.

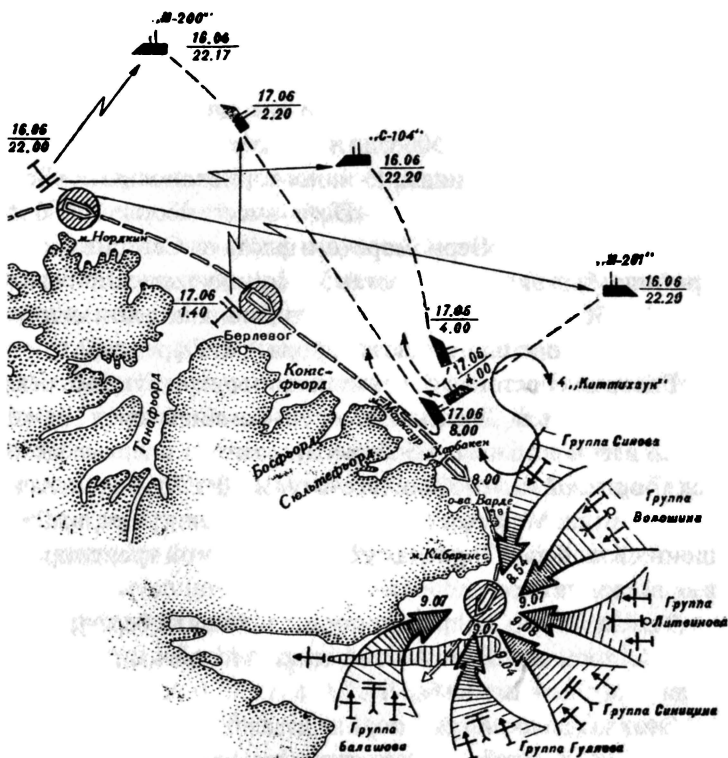
корабль противника»¹. При этом все три «Бостона» были сбиты.

Согласно «Справочнику потерь...» в этот день Ил-4 «достоверно» потопили транспорт в 6000 т. Им, видимо, был пароход «Solvikejn» вместимостью 3502 брт. «Бостоны» же потопили сторожевой корабль в 500 т «не вполне достоверно».

17 июня германский конвой, шедший в Киркенес, подвергся многочисленным атакам советской авиации. Первая группа была представлена 18-ю истребителями-бомбардировщиками «Киттихаук», а вторая — шестеркой Ил-2.

Третья группа — четыре торпедоносца Ил-4 под прикрытием восьми «Киттихауков» 78-го иап и четырех «Аэрокобр» 255-го иап вылетела с аэродрома Ваенга-1 одновременно с самолетами Ил-2. В 9 ч. 07 м. с высоты 2000 м в окна облаков торпедоносцы сбросили по конвою четыре «высокие» торпе-

¹ Там же. С. 353—354.



ды и якобы потопили каботажное судно в 800 т. С истребителями противника торпедоносцы встреч не имели.

Четвертая группа была представлена шестеркой Ил-2 под прикрытием десяти «Аэрокобр».

Пятая группа — шесть торпедоносцев «Бостон» под прикрытием шестнадцати «Аэрокобр» 255-го иап в 8 ч. 22 м. вылетела с аэродрома Ваенга-1 и в 9 ч. 08 м. с высоты 2500 м в окна облаков сбросила по конвою шесть «высоких» торпед 45—36АВА, которыми были потоплены два сторожевых катера.

Последней конвой атаковала шестая группа в составе четырех Ил-2 под прикрытием восьми истребителей.

По «Справочнику потерь...», в этот день был потоплен лишь один тральщик в 500 т, да и то штурмовиками Ил-2. По западным же источникам, 17 июня торпедоносцами «Бостон» был потоплен транспорт «Dixie» вместимостью 1671 брт.

В июне 1944 г. с Черноморского флота на Северный флот прибыл и был включен в состав 5-й минно-торпедной авиадивизии 36-й минно-торпедный авиаполк под командованием Героя Советского Союза майора А.Я. Ефремова.

Впервые «Бостоны» 36-го мтап приняли участие в боевых действиях 4 июля. Десять «Бостонов» бомбили город Киркенес. А в ночь на 6 июля «Бостон» этого полка впервые вылетел с торпедой на «свободную охоту» и в 0 ч. 56 м. атаковал в районе мыса Маккаура неприятельский транспорт, выброшенный на берег. Торпеда прошла за кормой транспорта и взорвалась на берегу.

9 июля по тому же транспорту, стоявшему на берегу, вновь сбросил торпеду «Бостон» из 36-го мтап и опять мимо — торпеда рванула далеко на берегу.

Этот злодейский транспорт не давал покоя нашим летчикам. 11 июля «Бостон» 9-го мтап, летавший на «свободную охоту», в 1 ч. 32 м. атаковал с высоты 30 м транспорт, сидевший на мели у мыса Маккаура. Торпеда попала в корму транспорта. Правда, «Справочник потерь...» об этом событии умалчивает.

13 сентября с 12 ч. 12 м. до 17 ч. 56 м. «Бостон» 9-го мтап и «Бостон» 36-го мтап, а также десять «Киттихауков» 78-го иап летали группами по четыре и по шесть самолетов на «свобод-

ную охоту» в Варангерфьорде и вдоль побережья Северной Норвегии. В 15 ч. 25 м. «Бостон», пилотируемый старшим лейтенантом Литваком, атаковал торпедой тральщик, шедший курсом 250°. Торпеда прошла за кормой тральщика и взорвалась на берегу. В 15 ч. 40 м. Литвак атаковал пулеметным огнем шхуну в Танафьорде. При отходе летчик наблюдал дым в носовой части шхуны. Другой «Бостон», дойдя до мыса Нордкап и не обнаружив вражеских кораблей, вернулся на аэродром с торпедой.

На следующий день, 14 сентября, с 8 ч. 45 м. до 14 ч. 35 м. на «свободную охоту» на коммуникациях противника летали три «Бостона» 36-го мтап поодиночке, два «Бостона» 9-го мтап парой и десять «Киттихауков» 78-го иап двумя группами по 4 и 6 самолетов. В 11 ч. 08 м. «Бостон», пилотируемый старшим лейтенантом Литваком, обнаружил в районе Берлевога пять неопознанных судов без хода, но при сближении с ними был обстрелян интенсивным огнем корабельной зенитной артиллерии и отказался от атаки. Летчик другого «Бостона» случайно нажал кнопку сбрасывания торпеды, и та упала в море. Остальные «Бостоны» противника не обнаружили и вернулись на аэродром с торпедами.

15 сентября три «Бостона» 9-го мтап и пять «Бостонов» 36-го мтап поодиночке летали на «свободную охоту» на коммуникациях противника вдоль побережья Северной Норвегии. В 7 ч. 45 м. «Бостон» лейтенанта А.И. Батракова в точке с координатами ш. = 70°15'; д. = 21°45' (в районе Хаммерфеста) атаковал танкер в 3000 т. Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в носовой части танкера. В 12 ч. 50 м. «Бостон» старшего лейтенанта Литвака в 15 км южнее Хаммерфеста также атаковал танкер в 3000 т. Торпеда попала в борт танкера, но не взорвалась.

В 16 ч. 35 м. лейтенант Моисеев в проливе Сверхольт-клубб атаковал торпедой с дистанции 1400 м транспорт в 3000 т и повредил его. Младший лейтенант Маслов в 16 ч. 42 м. в районе мыса Нордкап (ш. = 71°07'; д. = 26°36') безуспешно

атаковал с дистанции 1000 м транспорт в 5000 т. В 16 ч. 51 м. старший лейтенант Е.И. Францев в Порсангерфьорде потопил торпедой транспорт в 2000 т и сообщил об этом по радио в базу. На аэродром он не вернулся, причины гибели его остались неизвестны.

В 17 ч. 50 м. майор А.Н. Волошин безуспешно атаковал торпедой в Серейсунне с дистанции 4500 м транспорт в 10 000 т. Остальные два «Бостона» кораблей противника не встретили и возвратились на аэродром с торпедами.

Согласно «Справочнику потерь...» 15 сентября «Бостоны» повредили танкер в 3000 т и потопили транспорт в 2000 т, но оба «не вполне достоверно».

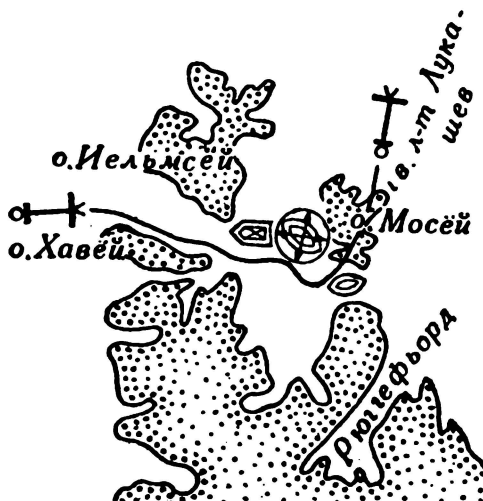
16 сентября с 9 ч. 42 м. до 19 ч. 09 м. два «Бостона» 9-го гмтап и два «Бостона» 36-го мтап летали поодиночке с торпедами с аэродрома Ваенга-1 на «свободную охоту» вдоль побережья Северной Норвегии. В 12 ч. 35 м. «Бостон» 9-го гмтап, пилотируемый старшим лейтенантом Литваком, южнее о. Иельмсей потопил торпедой транспорт в 3000 т. Сам торпедоносец был сбит и упал рядом с транспортом.

20 сентября три «Бостона» 36-го мтап и три «Бостона» 9-го гмтап поодиночке в разное время летали с аэродрома Ваенга-1 на «свободную охоту» вдоль побережья Северной Норвегии. В 8 ч. 29 м. «Бостон» 36-го мтап, пилотируемый лейтенантом Василенко, в районе Свартвик (в Порсангерфьорде) с дистанции 1200 м безрезультатно атаковал торпедой транспорт.

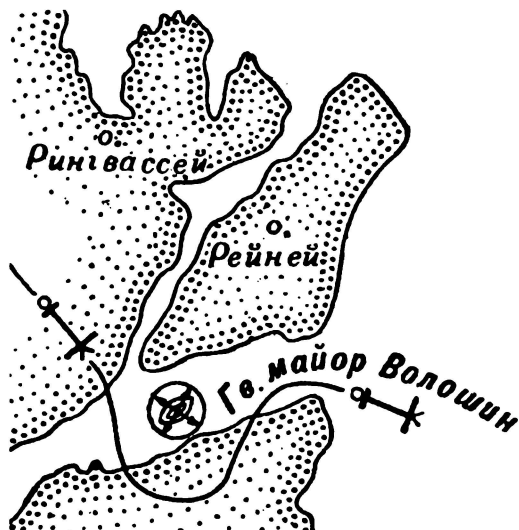
В 15 ч. 45 м. «Бостон» 9-го гмтап (младший лейтенант Лукашев) в Унефьорде у о. Мосей атаковал торпедой конвой противника в составе двух транспортов, сторожевого корабля и трех сторожевых катеров и потопил транспорт в 5000 т.

В 20 ч. 25 м. «Бостон» 9-го гмтап, пилотируемый майором А.Н. Волошиным, в районе о. Рейней атаковал и потопил транспорт в 6000 т.

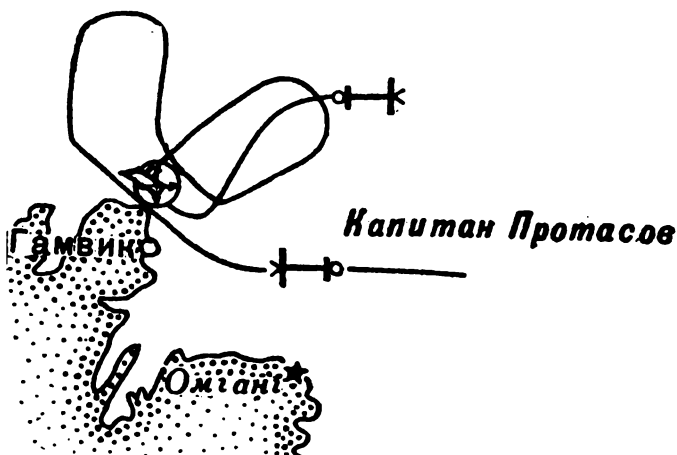
Что представлял из себя «потопленный» транспорт в 5000 т,



Торпедная атака самолета «Бостон» 36-го мтап 20 сентября 1944 г.



Торпедная атака самолета «Бостон» 9-го гмтап 20 сентября 1944 г.



Торпедная атака самолета «Бостон» 36-го мтап подводной лодки Щ-402
21 сентября 1944 г.

неизвестно, а последний транспорт в 6000 т, согласно справочнику Гюнтера Штейнвега, оказался транспортом «Фризенланд» в 5434 брт, при этом он был только поврежден.

21 сентября три «Бостона» 36-го мтап и один «Бостон» 9-го гмтап поодиночке в разное время летали с аэродрома Ваенга-1 на «свободную охоту» вдоль побережья Северной Норвегии. В 6 ч. 42 м. в 5,5 милях севернее Гамвика «Бостон» 36-го мтап, пилотируемый капитаном Протасовым, атаковал торпедой и потопил со всем экипажем подводную лодку, находившуюся в позиционном положении. Это было первое и последнее потопление авиаторпедой подводной лодки в ходе Великой Отечественной войны. Но, на беду Протасова, потопленной лодкой оказалась наша Щ-402. Причем был виноват не капитан, а штабисты, не оповестившие его о нахождении в этом районе своей «Щуки».

В последующие три недели действия торпедоносцев были

безуспешными. Так, 11 октября четыре «Бостона» 9-го гмтап (ведущий — майор Волошин) под прикрытием двенадцати «Аэрокобр» 255-го иап летали в район мыса Маккаура на торпедный удар по конвою противника, обнаруженному в 14 ч. 00 м. в районе Гамвика. В 16 ч. 30 м. на конвой были сброшены пять торпед, но ни одна в цель не попала.

В тот же день четыре «Бостона» 36-го мтап в светлое время суток летали на «свободную охоту» вдоль побережья Северной Норвегии, но судов противника не обнаружили. Один самолет на аэродром не вернулся, причины его гибели установить не удалось.

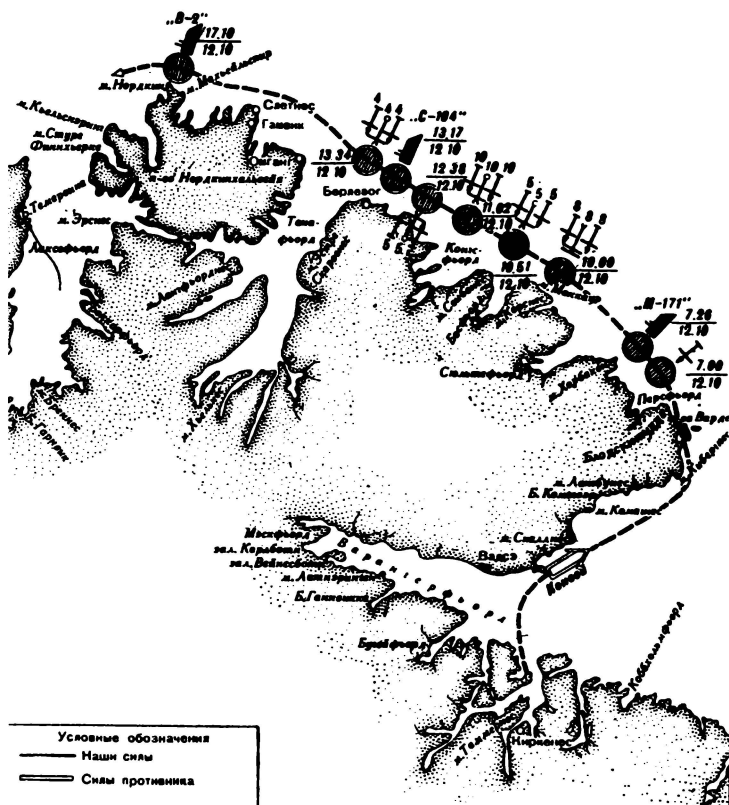
12 октября разведка обнаружила конвой противника в составе двух транспортов, двух миноносцев, четырех сторожевых кораблей, четырех сторожевых катеров, тральщика и самоходной баржи, идущих на запад.

В 10 ч. 51 м. по конвою в районе Конгсфьорда нанесли удар пять «Бостонов» 9-го гмтап и сбросили пять торпед, однако результата атаки летчики не наблюдали.

В 12 ч. 38 м. еще пять «Бостонов» того же полка зашли со стороны берега и с дистанции 1000 м сбросили по кораблям конвоя четыре торпеды и потопили миноносец, а также повредили транспорт. Один «Бостон» был сбит огнем корабельной зенитной артиллерии.

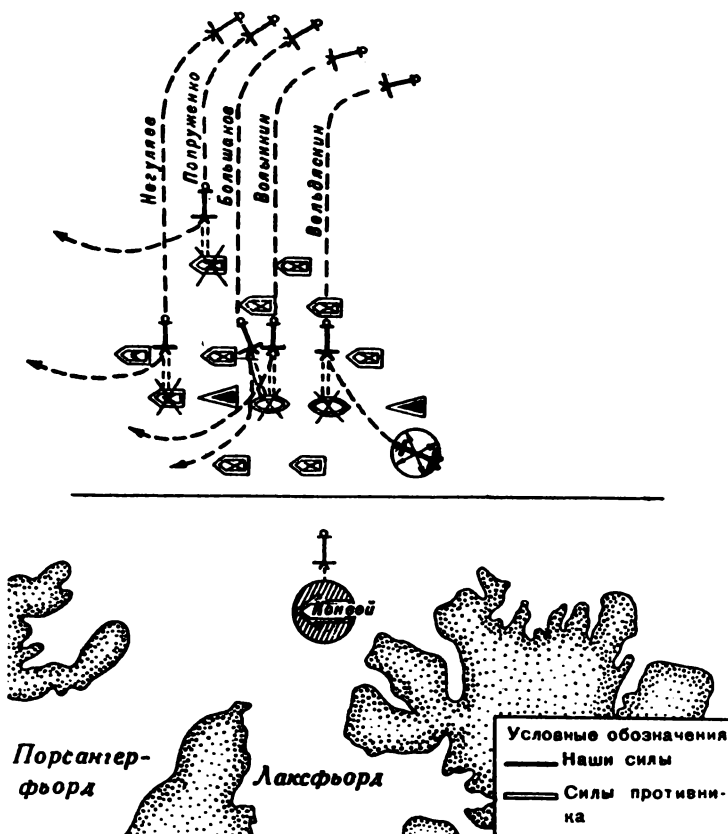
В 13 ч. 34 м. четыре «Бостона» 36-го мтап (ведущий — майор П.Я. Обухов) под прикрытием восьми «Аэрокобр» 255-го иап на отходе от Берлевога нанесли новый удар по немецкому конвою, сбросив четыре торпеды. Экипажи наблюдали потопление тральщика и повреждение транспорта. Согласно «Справочнику потерь...» в этот день торпедоносцы достоверно потопили только один тральщик.

14 октября в 8 ч. 25 м. в районе Танафьорда самолет «Бостон» обнаружил конвой противника в составе двух транспортов, двух миноносцев, пяти сторожевых кораблей, тральщика и четырех сторожевых катеров, шедших на запад.



Разгром конвоя противника авиацией и подводными лодками Северного флота 12 октября 1944 г.

Для уничтожения этого конвоя вылетели пять «Бостонов» 36-го мтап (ведущий — капитан И.П. Волынкин). В море была низкая облачность и проходили сильные снежные заряды. Торпедоносцы обнаружили конвой в районе Порсангерфьорда и атаковали его. Было сброшено пять «низких» торпед с дистанции около 600 м. По донесению летчиков, они потопили сторожевой корабль в 500 т, тральщик в 500 т и



Удар торпедоносцев по конвою противника 14 октября 1944 г.

два транспорта в 10 000 и 5000 т. При этом был сбит «Бостон» капитана Волынкина.

Согласно «Справочнику потерь...» сторожевой корабль, тральщик и транспорт в 10 000 т потоплены «не вполне достоверно». Зато достоверно потоплена (ссылка на справочник Грёнера) плавбаза тральщиков MRS-26.

16 октября в 11 ч. 55 м. воздушная разведка обнаружила на

выходе из Бекфьорда конвой противника в составе трех транспортов, трех сторожевых кораблей, тральщика и семи сторожевых катеров.

В 15 ч. 03 м. пять «Бостонов» 9-го гмтап (ведущий — майор Волошин) и пять «Бостонов» 36-го мтап (ведущий — капитан Рукавицын) под прикрытием пятнадцати «Аэрокобр» 255-го иап в районе мыса Скальнес атаковали конвой торпедами и потопили транспорт в 1500 т, два сторожевых корабля по 600 т и сторожевой катер. Огнем корабельной зенитной артиллерии были сбиты три «Бостона», самолеты и экипажи погибли.

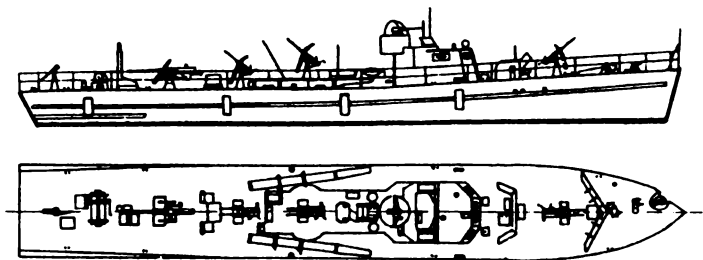
В 16 ч. 40 м. пять «Бостонов» 9-го гмтап (ведущий — командир полка подполковник Б.П. Сыромятников) и пять «Бостонов» 36-го мтап (ведущий — капитан И.Т. Волынкин) под прикрытием пятнадцати «Аэрокобр» 255-го иап в районе мыса Кибергнес еще раз атаковали торпедами конвой противника и потопили два транспорта в 3000 и 6000 т, сторожевой корабль, тральщик и сторожевой катер. Огнем корабельной зенитной артиллерии были сбиты четыре «Бостона», самолеты и экипажи погибли.

В советской литературе была приведена версия, по которой в левый мотор «Бостона» Сыромятникова в 3 км от цели попал снаряд. Машина загорелась, но подполковник Сыромятников по-прежнему шел на конвой.

«— За мной! — приказал он своим ведомым.

Через несколько секунд немецкие снаряды зажгли и правый мотор его самолета. Пламя охватило оба крыла. Ведомым казалось, что на врага летел горевший гигантский факел. Штурман майор А.И. Скиарев спокойно продолжал наводить машину, и ведомые слышали его четкие команды. С дистанции 500 м горевший самолет сбросил торпеду. Она попала во вражеский транспорт в 6000 т». В этот же транспорт врезался и самолет.

По германской версии, 16 октября наши торпедоносцы



Катерный тральщик R-301

атаковали шедший на восток конвой «ОСТ-138», состоявший из двух транспортов и семнадцати кораблей охранения. Торпедой был потоплен катер-тральщик R-301 водоизмещением 150 т, остальные суда дошли до порта назначения.

24 октября три «Бостона» 9-го гмтап (ведущий — младший лейтенант Лукашев) под прикрытием восьми «Аэрокобр» 255-го иап в 12 ч. 47 м. нанесли удар по конвою противника, сбросив с дистанции 700 м три торпеды, и потопили сторожевой корабль, самоходную баржу и тральщик. При выходе из атаки все три «Бостона» были сбиты огнем корабельной зенитной артиллерии противника. Самолеты и экипажи погибли.

В тот же день четыре «Бостона» 36-го мтап (ведущий — капитан Новицкий) под прикрытием восьми «Аэрокобр» в 12 ч. 48 м. нанесли по конвою новый удар, сбросив на цель с дистанции 1800 м четыре торпеды 45—36АН и потопив ими десантную баржу и сторожевой корабль. Огнем корабельной зенитной артиллерии был сбит один «Бостон», самолет и экипаж погибли.

Согласно «Справочнику потерь...» 24 октября «Бостоны» 9-го гмтап потопили достоверно сторожевой корабль в 500 т, самоходную баржу в 400 т «не вполне достоверно» и транспорт «Маргаретта» вместимостью 369 брт (ссылка на Гюнтера Штейнвега). В свою очередь, «Бостоны» 36-го полка потоп-

пили «не вполне достоверно» самоходную баржу в 500 т и достоверно сторожевой корабль в 500 т и транспорт в 4000 т.

В связи с наступлением полярной ночи и занятием к 1 ноября Печенгской области войсками Карельского фронта операции торпедоносной авиации существенно сократились. Так, следующий после 24 октября случай применения авиаторпед состоялся более чем через месяц.

30 ноября «Бостон» 36-го мтап, пилотируемый старшим лейтенантом Масловым, летал на «свободную охоту» вдоль побережья Северной Норвегии. В 10 ч. 53 м. он обнаружил у мыса Нордкап конвой противника в составе двух транспортов, двух миноносцев и двух сторожевых кораблей, шедших на запад. В 10 ч. 57 м. с дистанции 600 м по головному транспорту была пущена торпеда типа 45—36АМ. Согласно «Справочнику потерь...» транспорт в 5000 т был потоплен достоверно.

Последнее применение авиаторпед в 1944 г. произошло 16 декабря. Два «Бостона» 9-го гмтап и 36-го мтап летали на «свободную охоту» вдоль побережья Северной Норвегии. Первый самолет, пилотируемый майором Волошиным, обнаружил два транспорта противника: один — в порту Хоннингсвог, другой — в порту Гамвик, но в атаку не выходил, так как корабли стояли у крутых берегов. Второй «Бостон», лейтенанта Маслова, в 16 ч. 30 м. атаковал торпедой на внешнем рейде порта Хоннингсвог транспорт в 4000 т. Экипаж самолета наблюдал взрыв торпеды и пожар на транспорте. Предположительно, транспорт был потоплен.

В новом 1945 году командованию ВВС Северного флота была поставлена задача: во-первых, обеспечить движение англо-американских и наших конвоев в оперативной зоне флота на запад от меридиана 20°00', а во-вторых, нарушать морские коммуникации противника к западу от Порсангер-фьорда.

Фактически авиация Северного флота в 1945 г. помимо разведки занималась исключительно борьбой с германски-

ми подводными лодками. До конца войны не было ни одной атаки торпедоносцев. Не было даже ни одной бомбово-штурмовой атаки вражеских конвоев и наземных объектов.

В 1944 г. на Севере шли наиболее ожесточенные бои за всю войну. Большая часть атак торпедоносцев прикрывалась истребителями и осуществлялась во взаимодействии с топмачтовиками и штурмовиками. Немцы, в свою очередь, старались по возможности прикрывать с воздуха все свои конвои. Впервые за войну на один транспорт в составе конвоя приходилось до 7—10 судов охранения. Атаки торпедоносцев на Севере в 1944 г. имели существенно большее значение, чем в предыдущие годы позиционной войны, поскольку происходили в ходе наступательных боев Карельского фронта.

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ И ПРОГНОЗЫ

Попробую подвести некоторые итоги применения авиаторпед в ходе боевых действий в морях, прилегающих к Восточному фронту.

Начну с того, что в 1939—1945 гг. наблюдается резкий качественный скачок в вооружении ведущих держав. Это коснулось почти всех видов оружия — танков, противотанковых орудий, самолетов-истребителей, РЛС и т. д. Образцы техники, состоявшие на вооружении к 1939 г., кажутся допотопными по сравнению с образцами, созданными в начале 1945 г.

Однако самолеты-носители и их авиаторпеды как в СССР, так и в Германии практически не изменились к 1945 г. по сравнению с 1941 г. Принятие на вооружение советской авиации английских «Хэмпденов» и американских «Бостонов» ситуацию особо не меняло — обе машины были созданы до войны и по своим тактико-техническим данным мало отличались от Ил-4.

Замечу, что в СССР с большим опозданием приступили к созданию нового, довольно удачного торпедоносца Ту-2Т на базе армейского бомбардировщика Ту-2. Он мог нести одну или две торпеды 45—36АН, подвешенные под центропланом у бортов фюзеляжа. Совместные испытания Ту-2Т были проведены в феврале — марте 1945 г. Скорость с одной торпедой была 505 км/ч, с двумя — 493 км/ч. Но воевать новому торпедоносцу не пришлось. В строевые части он стал поступать в 1947 г.

Авиаторпеды же у обеих сторон претерпели за войну лишь незначительные изменения, не повлиявшие на их основные тактико-технические характеристики.

Как мы уже видели, реальные потери советского флота от

германских авиаторпед, равно как и потери флотов наших противников от советских торпед, были относительно невелики.

Что же касается «виртуальных» побед наших летчиков, которые во много раз превышали реальные, то тут виноваты не столько летчики, сколько их начальство — от командиров авиачастей до командующих флотов. Они если не прямо подстрекали летчиков врать, то во всяком случае смотрели на сие сквозь пальцы. Очень часто в документах говорится о том, что-де попадание торпеды в транспорт зафиксировано фотоаппаратурой. Я видел десяток-другой таких фотографий. Понять, что там происходит, трудно. Вот транспорт противника в дыму. Что это значит? Да что угодно! Может, он действительно горит от попадания торпеды, а может, это дымзавеса, задымление от огня зенитных автоматов и т. д. Фотографии, где потопление судна очевидно, типа задранных вертикально вверх носа или кормы, может быть, и есть, но я их не видел.

Проверить же факт потопления судна в восточных морях было довольно просто — авиаразведка конвоя через несколько часов после налета, а то и в портах прибытия, радиоразведка, сообщения пленных и т. д. Но по понятным причинам командование флотов не спешило разоблачать «виртуальные» победы¹.

После войны наши писатели и кинорежиссеры еще более преувеличили число «виртуальных» побед. Возник, я бы сказал, даже культ торпедоносцев.

С другой стороны, многие историки и военные начали говорить, что в конце Второй мировой войны торпедоносцы изжили себя как класс. Чисто формально они были правы —

¹ Говоря о «липовых» победах наших военных, мне не хотелось бы быть записанным в ряды оголтелых антисоветчиков. На войне вралі всегда. Вспомним, как адъютант спросил Суворова после очередной виктории над турками: «Какие потери у турок отписать матушке-императрице?» — «Пиши поболее, чего их, нехристей, жалеть!» А князь Бисмарк зло изрек: «Нигде не врут так, как на охоте и на войне». А он ходил на медвежью охоту вместе с Александром II, да и в войне кое-что смыслил.

один или даже шесть тяжелых торпедоносцев типа Ил-4, «Бостон», He-111 или Ju-88 имели мало шансов нанести потери конвою, надежно прикрытому истребительной авиацией, транспорты и суда охранения которого располагали десятками зенитных автоматов калибра 20—40 мм.

В ходе Второй мировой войны и в последующие десятилетия ни один вид вооружения, как бы он не был хорош, не мог один решить исход сражения. Чтобы победить, нужны все виды вооружения, плюс хорошо обученные солдаты и умные генералы. Так, например, у немцев в 1941 г. ни танки, ни противотанковая артиллерия не могли противостоять нашим танкам Т-34 и КВ. Результат — поражение советских войск. Немцы в 1944—1945 гг. располагали самым большим в мире подводным флотом, лучшими в мире подводными лодками. Результат — поражение в битве за Атлантику.

То же самое случилось и с торпедоносцами. Они должны были применяться в комплексе с другими видами вооружения, а конкретно — с надводными кораблями. Вспомним злополучный британский конвой PQ-17. Одного слуха о том, что на перехват конвоя вышли германские крупные надводные корабли, было достаточно для того, чтобы конвой был рассредоточен, а его транспорты стали легкой добычей германских торпедоносцев и подводных лодок.

Возникает резонный вопрос, почему немцы в 1943—1944 гг. морем более полугода снабжали огромную группировку своих войск в Крыму, а потом вывезли оттуда морем свыше 60% своих войск? Почему на Балтике и Севере германские конвои ходили до 9 мая 1945 г., а кое-где и до 15 мая и дольше? Что это? Вина только летчиков и подводников?

Вовсе нет! После потопления германской авиацией трех советских эсминцев в Черном море 6 октября 1943 г. советское командование вообще запретило крупным надводным кораблям (класса эсминец и выше) выходить в море. Замечу, что гибель эсминцев произошла в результате сочетания глупейших действий флотского начальства и командира отряда

кораблей Г.П. Негоды. (Подробно об этом рассказано в моей книге «Битва за Черное море». Москва: АСТ, 2005.) Итак, по дурости начальства погибло 780 человек. Кстати, это не так много — среднесуточные потери Северокавказского фронта в этот период составляли 1692 человека!

В случае появления советских эсминцев, не говоря даже о крейсерах, любой конвой на Черном море, Балтике или Севере немедленно распался бы, и его транспорты стали бы жертвой артиллерийского огня, бомб и авиаторпед. Любые людские потери на крупных кораблях десятикратно бы окупались уменьшением потерь на суше. Не будем забывать, что Красная армия в 1944—1945 гг. несла потери, вполне сопоставимые с потерями 1941—1942 гг. Без преувеличения скажу, что участие в боевых действиях в 1944—1945 гг. советских крупных надводных кораблей могло на несколько месяцев приблизить день победы.

Вспомним, что на Черном море Германия не имела ни одного крупного надводного корабля, а ее морские силы состояли из вооруженных самоходных барж, торпедных катеров и тральщиков. На Балтике с 1942 г. до лета 1944 г. советский флот был заперт в Финском заливе, но с выходом Финляндии из войны он получил превосходные базы в Финляндии и... крупные надводные корабли по-прежнему оставались в Кронштадте до конца войны.

Возьмем Север. Там в начале войны немцы имели превосходство в крупных надводных кораблях. Но всех их англичане к середине 1944 г. вывели из строя. С другой стороны, в Полярное прибыли в 1942 г. эсминцы с Тихого океана, а летом 1944 г. союзники передали Северному флоту линкор «Архангельск», крейсер «Мурманск» и девять эсминцев.

Так почему бы не нанести такими большими силами удар по германским конвоям, ходившим буквально под носом у главной базы Северного флота? Причем потерять даже линкор было не обидно — все переданные союзниками корабли подлежали возврату после войны. Потери личного состава в

случае гибели любого крупного корабля были бы невелики, большинство членов экипажа можно было бы спасти с учетом того, что Северный флот располагал сотнями катеров и десятками летающих лодок.

Так что в 1944—1945 гг. нашей морской авиации была поставлена непосильная задача прервать сообщения противника. Еще раз повторю, без надводных кораблей эту задачу решить было нельзя.

Несколько слов стоит сказать и о действиях германских торпедоносцев против флотов союзников в 1943—1945 гг., то есть о том, что вышло за рамки монографии. В этот период времени эффективность германских торпедоносцев резко снизилась. Так, в ходе вторжения союзников в Нормандию с 6 июня по 1 июля 1944 г. германские торпедоносцы совершили 384 боевых вылета, но потопили британский эсминец «Бодицея», транспорт «Альберт Си. Филд» (1784 брт) и предположительно американский транспорт «Чарльз Морган» (7244 брт). Немцы потеряли почти все свои торпедоносцы — 48 Ju-88.

Но стоит ли утверждать, что германская торпедоносная авиация потерпела полнейший крах? На самом деле неэффективным оказалось оружие, которым немцы воевали с 1940 г. Однако немецкие ученые и инженеры еще перед войной начали разрабатывать оружие будущего — изделия, которые будут в течение 20 лет дорабатываться в СССР, США, Англии и в других государствах.

В 15 ч. 40 м. 9 сентября 1943 г. итальянский флот шел параллельно западному берегу Корсики, и уже показались берега Маддалены. И тут наблюдатели обнаружили одиннадцать самолетов, идущих над эскадрой на высоте около 5 км. Идентифицировать принадлежность самолетов не удалось. Позже командиры кораблей утверждали, что приняли самолеты за английские. Но особого значения это не имело — даже если это и были германские бомбардировщики, вероят-

ность попадания авиабомбы с высоты 5 км в движущийся на большой скорости корабль была ничтожно мала.

Но вдруг в 15 ч. 41 м. в палубу линкора «Рома» под углом 15° к нормали, то есть почти вертикально, попала бомба. Место падения оказалось в одном метре от среза правого борта между башнями № 9 и № 11 артиллерийских установок калибра 90 мм.

Пробив броневые палубы толщиной 45 мм и 112 мм, ряд переборок и конструктивную подводную защиту на днище, бомба взорвалась под кораблем в районе котельных отделений № 7 и № 8. От взрыва были повреждены и затоплены котельные отделения № 5, 6, 7 и 8, кормовое машинное отделение и смежные с ним помещения. Вышли из строя 90-мм артиллерийские установки № 7, 9, 11 (правый борт) и № 2, 4, 6 (левый борт), а также система управления стрельбой артиллерии среднего калибра. На некоторое время в кормовой части корабля прекратилась подача электроэнергии, однако положение быстро было исправлено переключением электрогенераторов. Появившийся крен уменьшили до 2° с помощью креновой системы путем контрзатопления соответствующих помещений для спрямления корабля. По команде с центрального поста управления затопили также погреб кормовой башни главного калибра, в котором резко повысилась температура. Последствия взрыва первой бомбы устранили, и «Рома» сохранил боеспособность с несколько уменьшившимися запасами плавучести и остойчивости.

Но, увы, этим дело не ограничилось. Ровно через 10 минут вторая бомба, и тоже почти по нормали, попала в палубу полубака «Ромы» между второй башней главного калибра и носовой 152-мм башней левого борта. Бомба пробила броневые палубы толщиной 45 мм и 162 мм и взорвалась в нижней средней части носового машинного отделения, разрушив броневую защиту погреба артиллерийского боезапаса калибра 152 мм, который сдетонировал. Этот взрыв вызвал, в свою

очередь, детонацию погребов боезапаса главного калибра № 2 и № 1. (Всего около 700 т боезапасов.)

Очевидцы наблюдали подброшенную взрывом вверх и вращавшуюся в воздухе башню главного калибра весом 1400 т. Корабль потерял ход, полностью прекратилась подача электроэнергии, район носового машинного отделения и погребов был затоплен, возник сильный пожар. Над носовой частью линкора поднялся столб черного дыма на высоту нескольких сот метров. Корабль получил дифферент на нос и стал медленно погружаться. Несмотря на усилия команды по борьбе за живучесть, в 16 ч. 18 м. «Рома» переломился и затонул. Вместе с линкором на дно отправилось 1253 итальянских моряка, включая и адмирала Бергамини.

Второй линкор «Италия» также получил прямое попадание бомбы, но «Италии» повезло — бомба попала в носовую часть линкора, пробила корпус и разорвалась уже в воде. Корабль остался на плаву.

Потопление «Ромы» стало классикой военно-морской истории, но мало кто знает о политической подоплеке этой операции. Дело в том, что итальянские заговорщики, осуществив в ночь с 24 на 25 июля 1943 г. арест Бенито Муссолини, задумали хитроумную операцию — отправить короля с семьей и министрами на итальянский остров Маддалена, находящийся вблизи пролива Бонифачо, разделяющего острова Корсика и Сардиния. Остров расположен в 2—3 км от Сардинии и в 18—20 км от Корсики. Таким образом, небольшой курортный город Маддалена должен был стать столицей королевства Италия.

Из военно-морской базы Специя в ночь с 8 на 9 сентября 1943 г. в порт Чивитавеккья, в 50 км от Рима, вышли эсминцы «Вивальди» и «Да Ноли», которые должны были забрать королевское семейство и доставить его на Маддалену.

Кроме того, в Маддалену должны были прибыть основные силы итальянского флота, базировавшегося на Специи. Итальянские военные и придворные рассудили, что король

и министры на Маддалене будут недоступны как немцам, так и союзникам. Соответственно, англоамериканцам придется признать королевскую власть, чтобы облегчить себе боевые действия на Апеннинском полуострове.

Серьезным препятствием для реализации этого плана было требование союзников, чтобы все боееспособные итальянские корабли немедленно шли на Мальту под контроль англо-американского флота. Но командовавший кораблями в Специи адмирал Карло Бергамини решил обмануть союзников. В 3 часа ночи 9 сентября 1943 г. итальянский флот вышел из военно-морской базы Специя и направился к Мальте. Но днем 9 сентября адмирал взял курс на Маддалену.

Получив известие о гибели «Ромы», король Виктор Эммануил III напугался и вместо Чивитавеккья бежал из Рима на юг Италии в порт Бриндизи, где и сдался союзникам. Как видим, одна управляемая воздушная торпеда в известной мере изменила ход мировой истории.

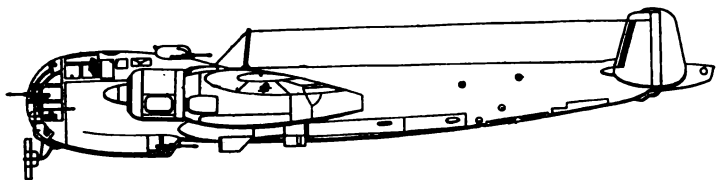
Этой торпедой стала SD-1400X «Фриц-X»¹, наводимая операторами из кабины бомбардировщика Do-217.

Проектирование планирующей бомбы (торпеды) «Фриц-X» было начато в 1938 г. в Германской авиационном экспериментальном институте под руководством доктора Макса Крамера.

Вследствие того что на бомбах системы Крамера крылья устанавливались не крестообразно, а Х-образно, они получили название Х-1, Х-2 и т. д. Эти разработки привели к созданию телеуправляемой планирующей бомбы SD-1400X («Фриц-X»), которую с 1941 г. стала выпускать фирма «Рейн-металл-Борзиг». Хвостовая часть бомбы из легкого металла со смонтированной в ней радиоприемной частью системы управления изготовлялась «Обществом электрических установок» (GEA).

В качестве серийной радиосистемы управления исполь-

¹ Кроме того, ее часто называли FX-1400.



Самолет-носитель Do-217 К-2 с авиаторпедами FX-1400X и антенным устройством управления

зовался комплекс «Кель-Страсбург» с радиостанцией FuG-203/230.

Серийная бомба SD-1400X имела длину 3,2 м, максимальный диаметр корпуса 700 мм, размах крыла около 1,6 м. Вес бомбы 1400 кг, из них 270 кг взрывчатого вещества.

Бомба сбрасывалась с самолета-носителя на высоте от 4-х до 7 км. Максимальная скорость падения бомбы — около 280 м/с.

Точность попадания, по германским данным, — 50% бомб в квадрат 5 × 5 м. По мнению автора, эта величина сильно завышена.

Основным назначением бомбы «Фриц-Х» являлось поражение крупных кораблей, включая линкоры.

Наведение бомбы производилось методом оптического накрывания (совмещения), то есть после сброса бомбы ее траектория свободного падения лишь корректировалась, чтобы в прицеле постоянно происходило совмещение бомбы и цели. Бомба имела хвостовой огонь-трассер, служивший для обозначения ее курса в условиях пониженной видимости. Это создавало ошибочное впечатление наличия ракетного двигателя. Для удобства наведения скорость самолета приходилось постепенно снижать, пока бомба не поразит цель. В качестве управляющих органов бомбы использовались интерцепторы, установленные в хвостовом оперении и приводившиеся в действие сдвоенными электромагнитами. Управление осуществлялось по радио или по проводам. Бортовые

катушки с проводом длиной 8 км крепились по обеим сторонам бомбы на концевых шайбах хвостового оперения.

Войсковые испытания бомбы «Фриц-Х» были проведены весной 1942 г. на полигоне «Юг» в Фодже на бомбардировщике He-111.

В боевых условиях бомбы (или «воздушные торпеды», как их часто называли в люфтваффе) «Фриц-Х» использовались с бомбардировщиков Do-217, Fu-200 и He-177, которые брали на борт от одной до четырех воздушных торпед.

С начала 1943 г. бомбардировщики Do-217, базировавшиеся на аэродроме близ Марселя, начали применять воздушные торпеды по наземным целям на Мальте, а также по английским конвоям. Воздушными торпедами «Фриц-Х» было потоплено несколько торговых судов и конвойных кораблей. Но звездным часом «Фрица» стало потопление «Ромы».

11 сентября 1943 г. соединение германских самолетов Do-217 нанесло удар по порту Салерно в Италии, где базировалось много кораблей союзников. Бомбы «Фриц-Х» сбрасывались с высоты 5,5 км. На такой высоте из всех союзных истребителей могли действовать только «Лайтинги».

Первыми были сильно повреждены американские крейсера «Филадельфия» и «Саванна»¹. По «Филадельфии» немцы «промазали», и бомба взорвалась у его борта, в результате чего крейсер получил небольшие повреждения. «Саванне» повезло куда меньше — бомба попала в крышу третьей 152-мм башни и взорвалась в погребе, и только быстрое поступление воды предотвратило взрыв боеприпасов. На корабле погибло 197 человек. Кое-как «Саванна» была отбуксирована на Мальту, а после частичного ремонта отправлена в США. Там ее чинили до сентября 1944 г., причем после этого крейсер в боевых действиях не участвовал, а использовался в учебных целях.

¹ Однотипные крейсера, построены в 1937—1938 гг. Водоизмещение 10 тыс. т, 15 — 152-мм орудий.

В конце того же дня, 11 сентября, воздушная торпеда попала в английский крейсер «Уганда»¹.

16 сентября у берегов Италии английский линкор «Уорспайт» получил попадание телеуправляемой бомбы SD-1400 «Фриц-X». Бомба пробила все броневые палубы и взорвалась в машинном отделении. Линкор потерял ход. Через пробоину в днище размером 6,1 × 4,8 м внутрь корабля хлынул поток воды. Корабль погрузился в воду по верхнюю палубу. Лишь отчаянные усилия экипажа и подход американских и английских спасательных буксиров позволили удержать «Уорспайт» на плаву.

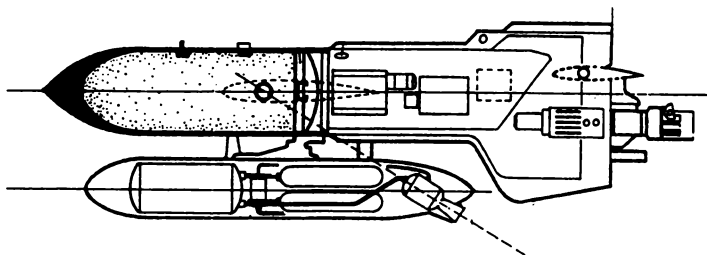
С большим трудом его 19 сентября отбуксировали на Мальту, там подлатали и 1 ноября 1943 г. отправили в Гибралтар на ремонт, затем 9 марта 1944 г. линкор отправили на ремонт в Англию. Лишь 27 апреля 1944 г. он вновь принял участие в боевых действиях. Однако линкор так и остался инвалидом — не действовали одна из 381-мм башен и 4-е котельное отделение.

Проектирование германской воздушной торпеды Hs 293 было начато в 1939 г. профессором Вагнером в КБ авиазавода «Хеншель» в Шёнефельде близ Берлина. Серийно она производилась на заводах «Хеншель».

Воздушная торпеда была создана по нормальной самолетной аэродинамической схеме. В средней части бомбы крепились плоские крылья с элеронами, хвостовое оперение — неподвижный вертикальный стабилизатор внизу и высокорасположенный горизонтальный стабилизатор с рулем высоты площадью 1600 см².

В ходе испытаний, начатых в мае 1940 г., выяснилось, что сброшенная бомба начинает быстро отставать от самолета-носителя, и наблюдение за ней оператором-наводчиком становилось затруднительным. В связи с этим решили осна-

¹ Крейсер «Уганда» построен в 1942 г., водоизмещение 8,9 тыс. т, 9 — 152-мм орудий.



Сечение планирующей торпеды Hs 293

ститъ планирующую бомбу подвесным жидкостно-реактивным двигателем.

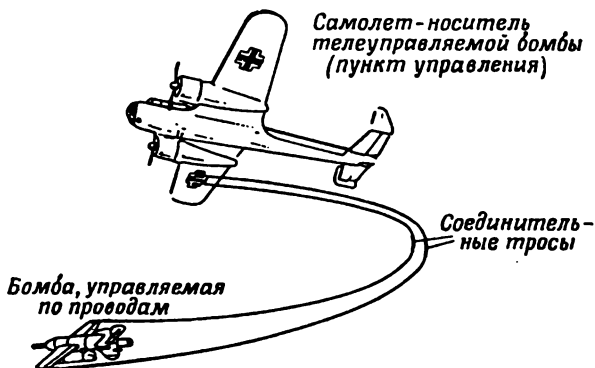
Первые две серийные модификации Hs 293A и Hs 293B имели длину 3,58 м, максимальный диаметр корпуса 480 мм, размах крыльев 2,9 м. Вес ракеты составлял 902 кг.

Внизу в подвесном контейнере помещался жидкостно-реактивный двигатель системы Вальтера «109—507» с тягой 590 кг. Двигатель работал на перекиси водорода и пермангате кальция. Время работы двигателя составляло около 10 с. Максимальная скорость ракеты около 600 км/ч.

Ракета сбрасывалась с самолета на высоте от 400 до 2000 м при скорости около 320 км/час. В момент окончания работы двигателя скорость ракеты составляла 170—200 м/с (612—720 км/час). Дальность планирования 3,5—18 км. Точность попадания — 50% ракет в пределах квадрата 5 × 5 м при дальности планирования 12 км.

Поскольку время планирования у Hs 293 в 5—7 раз превосходило время полета с работающим жидкостно-реактивным двигателем, то немцы называли систему ракетной планирующей бомбой или просто планирующей бомбой. Так как Hs 293 наиболее эффективно действовала по морским целям, в советской документации конца 1940-х годов Hs 293 фигурировала как «реактивная авиационная торпеда».

Наведение Hs 293 осуществлялось с борта самолета-но-



Вид проводной линии связи после сбрасывания планирующей торпеды Hs 293B

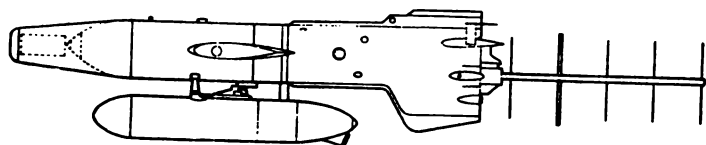
сителя методом «трех точек». В ракетах Hs 293A связь самолета и ракеты производилась по радио. На самолете была установлена передающая аппаратура «Кель», а на ракете — приемная аппаратура «Страсбург». Бортовая сеть Hs 293 питалась от аккумулятора.

На Hs 293B управление осуществлялось по проводам. Катушки с проводами устанавливались на консолях крыла, в катушке на самолете-носителе 12 км кабеля, на ракете — 18 км, то есть общая длина 30 км. В качестве управляющих органов у Hs 293 имелись аэродинамические рули, а именно — два элерона на задних кромках крыльев и руль высоты.

Одним из главных недостатков визуального сопровождения была зависимость от атмосферных условий. Поэтому на модификациях Hs 293D была установлена телевизионная система «Тоннэ-А». В боевых действиях Hs 293D не применялись.

Ракета Hs 293 предназначалась в первую очередь для поражения небронированных кораблей и кораблей с тонкой броней.

Первая успешная атака Hs 293 по морским целям состоялась 27 августа 1943 г., когда германские бомбардировщики



Планирующая торпеда Hs 293D (дальнейшее развитие Hs 293 с телевизионным устройством наведения на цель типа «Тоннезедорф». Головка длиной 45 см с телевизионной камерой монтировалась в носовой части торпеды, что в значительной мере повышало точность попадания

атаковали в Бискайском заливе группу противолодочных кораблей. Английский шлюп «Эгрет» взорвался и затонул от попадания Hs 293, а канадский эсминец «Этабаскан» был серьезно поврежден.

Всего воздушными торпедами «Фриц-Х» и Hs 293 было потоплено торговых судов союзников общим тоннажем около 400 тыс. т.

В 1944—1945 гг. немецкие самолеты израсходовали в боевых действиях около 2300 ракет Hs 293. В качестве самолетов-носителей обычно использовали бомбардировщики He-111, He-177, Do-217 и «Фокке-Вульф-200».

Часть готовых ракет Hs 293 была захвачена в 1945 г. советскими войсками. С 1947 г. доработкой Hs 293 занималось КБ-2 Минсельхозмаша.

Ракета (планирующая бомба) Hs 293 была спроектирована исключительно для борьбы с кораблями противника. Обычно подводная часть корабля была более уязвима, чем надводная. Поэтому в конце 1941 г. фирма «Хеншель» начала проектирование новой планирующей бомбы Hs 294, которая поражала подводную часть корабля.

Hs 294, по существу, представляла собой торпеду с крыльями, системой наведения и двумя двигательными установками. Ракета наводилась на цель оператором с помощью оптического прицела методом «трех точек». Управление производилось с помощью радиокоманд. Был разработан вариант

установки бортовой телевизионной системы с передачей информации на самолет-носитель.

Двигательная установка состояла из двух жидкостных реактивных двигателей HWK 109—507, развивающих тягу по 590 кг каждый, время работы их около 10 с. В последних образцах Hs 294 жидкостно-реактивные двигатели (ЖРД) были заменены на твердотопливные. Ракета Hs 294 развивала скорость до 900 км/час.

Стартовый вес ракеты Hs 294 — 2175 кг. Аэродинамическая схема ракеты нормальная самолетная. Длина ракеты 6,15 м, диаметр 620 мм, размах крыльев 3960 мм. Высота сброса ракеты 5,4 км, дальность полета до 14 км. Когда ракета касалась воды, крылья, задняя часть фюзеляжа и двигатели отделялись, давая возможность остальной части фюзеляжа продолжать движение в качестве подводной торпеды.

Hs 294 управлялась так, чтобы примерно за 30—40 м до корабля-цели ракета входила под небольшим углом в воду и двигалась там горизонтально на небольшой глубине со скоростью 320—240 км/ч.

В качестве носителя использовался бомбардировщик He-177. Кроме того, рассматривался вариант буксировки Hs 294 за реактивным бомбардировщиком Ar-234C.

По различным источникам, было изготовлено от 125 до 165 ракет Hs 294. Но в боевых условиях применить их немцы не успели.

Серийные воздушные торпеды Hs 293 и Hs 294 снабжались обычно контактными взрывателями ударного действия. Однако фирма «Хеншель» на опытных образцах устанавливала три типа неконтактных взрывателей. Среди них был радиовзрыватель «Какаду», принцип работы которого основывался на эффекте Доплера. Взрыватель «Какаду» серийно производился в Третьем рейхе и применялся в ряде ракет.

Применялся также и оптический взрыватель «Пистолет». Он имел источник света (как излучения видимого спектра,

так и инфракрасного излучения), помещавшийся внутри вращающегося цилиндра, снабженного прорезями, так что модулированный свет излучался в радиальном направлении (перпендикулярно направлению движения). Если вблизи прибора оказывалось отражающее тело (цель), то фотоэлемент воспринимал отраженные лучи, и тогда через усилитель и низкочастотный фильтр приводилось в действие исполнительное реле.

После окончания войны изучением и испытаниями воздушных торпед занялось КБ-2 Минсельхозмаша. В 1948 г. при участии специалистов КБ-2 были проведены летные испытания Нs 293, а в качестве носителя переоборудовали самолет Ту-2Д.

Пуски Нs 293 проводились с радиокомандными системами наведения — немецкой «Кель-Страсбург» и советской «Печора». Из 24-х запущенных Нs 293 с радиокомандными системами наведения в цель попали только три. По результатам испытаний Нs 293 было решено отказаться от запуска ракеты в серийное производство, которое планировалось начать на заводе № 272 в Ленинграде.

Конструкторы КБ-2 и других организаций вышли к руководству с предложением создать на базе германских воздушных торпед более совершенное отечественное изделие.

Постановлением Совмина № 1175—440 от 14 апреля 1948 г. были начаты работы по «реактивной авиационной морской торпеде РАМТ-1400 «Щука».

История «Щуки» выходит за рамки работы, а интересующихся я отсылаю к моей книге «Огненный меч Российского флота» (Москва: Яуза, ЭКСМО, 2004). Скажу лишь, что с некоторым приближением в комплексе «КСЩ» (корабельный самолет-снаряд «Щука») роль торпеды выполняла боевая часть, а торпедоносцем являлась сама ракета. Ракета приводнялась примерно в 60 м от цели, и дальше боевая часть шла под водой на глубине от 2 до 7 м к борту вражеского корабля.

Шестьдесят лет назад, в жарком июле 1946 г. в ленинград-

ской Академии связи им. С.М. Буденного прошла защита диплома выпускника академии. Дело вроде бы рутинное. Но сразу после защиты проекта вышло постановление Совета Министров СССР, санкционировавшее организацию специального КБ для реализации этого дипломного проекта. В дипломе речь шла о создании воздушной торпеды (самолета-снаряда), запускаемого с самолета и наводимого по кораблям, а дипломантом был 22-летний инженер-капитан Серго Лаврентьевич Берия. Не буду лукавить, молодой Берия был талантливым конструктором, но проект был сделан на базе германских воздушных торпед.

21 ноября 1952 г. самолет-снаряд «Комета», система управления которого была создана Серго Берия и Павлом Куксенко с помощью германских специалистов, поразил крейсер «Красный Кавказ», обращенный в корабль-цель. «Комета» была сброшена с самолета Ту-4К на расстоянии 80—85 км от цели. Ракета попала в борт крейсера между дымовыми трубами. Несмотря на то что боевая часть была в инертном снаряжении, крейсер затонул через 12 минут после попадания.

«Комета» стала родоначальницей целого семейства советских противокорабельных крылатых ракет, которые в течение почти 50 лет были дамочным мечом для американского флота.

Подводя итог, можно без преувеличения сказать, что германская классическая торпедоносная авиация проиграла сражения Второй мировой войны, но германские конструкторы в области как подводных, так и воздушных торпед на много лет опередили СССР, Англию и США.

Что же касается обычных торпед, то спор о том, что эффективнее — поражение надводной части корабля авиабомбой (ракетой) или удар в подводную часть — еще не кончен. Ряд западных экспертов высказали мнение, что если бы в ходе Фолклендской войны 1982 года аргентинцы могли бы использовать не бомбы, а торпеды, то потери англичан были бы существенно большими.

В ходе «танкерной войны» в Персидском заливе в первой половине 1984 г. в торговые суда попало 14 крылатых ракет «Экзосет», но затонуло лишь одно судно, да и то спустя много часов. Наученный этим опытом весной 2006 г. Иран провел в Персидском заливе учения, в ходе которых были показаны пуски сверхскоростных торпед, созданных на базе советской ракеты «Шквал». Реактивные торпеды запускались с катеров, с легких самолетов и вертолетов.

Так что в истории боевого применения торпед точку ставить еще рано.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица I

Данные германских авиационных торпед

Торпеда	F5b	W (итал.) F5W	SI (стал.) FSI
Длина полная, мм	4804—5160	5360	5460
Вес, кг	725—812	975	905
Объем воздуха, л	163	273	232
Давление, кг/см ²	200	200	200
Вес воздуха, кг	38,5	60	54
Вес керосина, кг	2,75 ¹	3,6	3,6
Вес воды, л	21	21	30
Вес ВВ, кг	180—250	200	200
Дальность, м	2000/6000 ²	3000	3000
Скорость, уз.	40/24	40	40

¹ У немцев декалин — производная нафталина.

² Два режима.

Данные самолетов типа ДБ-3

Модификация самолета	ДБ-3А	ДБ-3 М-87А	ДБ-3Ф
Год принятия на вооружение	1936	1938	1940
Размах крыла, м	22,44	21,44	21,44
Длина, м	14,22	14,22	14,76
Высота, м	4,14	4,19	4,10
Площадь крыла, кв. м	65,50	65,50	66,70
Вес, кг: пустого максимальный взлетный	4778 9000	5270 9500	5800 11570
Тип двигателя	2 ПД М-85	2 ПД М-87А	2 ПД М-88Б
Мощность, л.с.	2 × 760	2 × 950	2 × 1100
Скорость, км/ч: максимальная крейсерская	400 —	439 400	430 406
Дальность, км	4000	3800	3800
Потолок, м	8400	9300	9700
Максимальная скороподъемность, м/мин	331	—	476
Экипаж, чел.	3	3	3
Вооружение	Пулеметы 7,62 мм ШКАС (3 шт.)	Пулеметы 7,62 мм ШКАС (3 шт.)	Пулемет 12,7 мм БТ (1 шт.), пулеметы 7,62 мм ШКАС (2 шт.)
Бомбовая нагрузка, кг: нормальная максимальная	1000 R2500	1000 2500	1000 2500—2700
Торпедное вооружение	1 торпеда	1 торпеда	1 торпеда

Данные самолетов «Хэмпден»

Модификация	Hampden TB.Mk.I
Размах крыла, м	21,08
Длина, м	16,28
Высота, м	4,55
Площадь крыла, м ²	60,75
Вес, кг:	
пустого самолета	5400
нормальный взлетный	8800
максимальный взлетный	10660
Топливо, л	2973
Тип двигателя	2 ПД Bristol Pegasus XVIII
Мощность, л.с.	2 × 1015
Скорость, км/ч:	
максимальная	406
крейсерская	350
Дальность практическая, км	3300
Боевая дальность с максимальной загрузкой, км	1920
Потолок практический, м	6920
Экипаж, чел.	4—5
Вооружение:	шесть 7,69-мм пулеметов, бомбы до 1250 кг или одна 907-кг торпеда

**Сравнительная таблица тактико-технических данных
германских торпедоносцев и торпедоносца «Бостон»**

Модель	He 59B-2	He 115B-1	He 111H-6	Ju-88A-4/ T	«Бостон»
Размах крыла, м	23,66	22,2	22,5	20,05	18,69
Длина, м	17,35	17,3	16,4	14,36	14,74
Высота, м	7,1	6,6	4,02	5,07	5,36
Площадь крыла, кв. м	153,4	87,5	86,5	54,7	
Вес, кг:					
пустого	5440	5300	8020	9860	5874
взлетный	8870	9100	—	12100	11284
максимальный	9000	10400	13300	14000	—
взлетный					
Тип двигателя	BMW VI 6,,0	BMW 132K	Jumo 211F-1	Jumo 211J-1	Wright R-2600
Мощность, л. с.	2 × 660	2 × 960	2 × 1300	2 × 1400	2 × 1600
Скорость, км/ч:					
максимальная	280	355	430	R470	508
крейсерская	240	295	370	385	370
Потолок, м	3500	5500	8000	82000	10060
Дальность, км:					
нормальная	775	2000	—	1790	1025
максимальная	R1750	3350	2500	2730	2100
Экипаж, чел.	3	3	5	4	3
Вооружение	3×7,9-мм 1 торпеда	2×7,9-мм 1 торпеда	1×20-мм 6×7,9-мм 2 торпеды	5×7,9-мм и 13-мм 2 торпеды	9×12,7-мм 2 торпеды

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне / Н.М. Лаврентьев, Р.С. Демидов, Л. А. Кучеренко, Ю.В. Храмов. М.: Воениздат, 1983
- Артемьев А.М.* Авиационные торпеды // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра... № 1/2000
- Басов А.В.* Крым в Великой Отечественной войне 1941—1945. М.: Наука, 1987
- Басов А.В.* Флот в Великой Отечественной войне. М.: Наука, 1980
- Бережной С.С.* Корабли и суда ВМФ СССР 1928—1945. Справочник. М.: Воениздат, 1988
- Блокада и контрблокада. Борьба на океанско-морских сообщениях во Второй мировой войне / Под ред. В.П. Боголепова. М.: Наука, 1967. С. 554, 557—558
- Боевая летопись Военно-морского флота 1941—1942. М.: Воениздат, 1983
- Боевая летопись Военно-морского флота 1943. М.: Воениздат, 1993
- Ванеев Г.И.* Севастополь 1941—1942. Хроника героической обороны. Киев: Украина, 1995
- Ванеев Г.И.* Черноморцы в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1978
- Ванеев Г.И., Ермаш С.Л., Малаховский Н.Д., Стахно С.Т., Хренов А.Ф.* Героическая оборона Севастополя 1941—1942. М.: Воениздат, 1969
- Великая Отечественная война 1941—1945. Энциклопедия / Под ред. М.М. Козлова. М.: Советская энциклопедия, 1985
- Вторая мировая война 1939—1945 / Под ред. С.П. Платонова. М.: Воениздат, 1958

- Грановский Е.А., Морозов М.Э.* Морская авиация Германии 1939—1945. Ч. I. Торпедоносцы. Армада. Вертикаль № 2
- Гриф секретности снят. Потери Вооруженных сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах / Под ред. Г.Ф. Кривошеева. М.: Воениздат, 1993
- Еремеев Л.М. Шергин А.П.* Подводные лодки иностранных флотов во Второй мировой войне. М.: Воениздат, 1962
- Иванов П.Н.* Крылья над морем. М.: Воениздат, 1972
- Из истории советской авиации. Самолеты ОКБ имени С.В. Ильюшина / Под ред. Г.В. Новожилова. М.: Машиностроение, 1985
- Котельников В.* «Бостоны» в Советском Союзе. Военная летопись. 2002
- Котельников В.* Дальний бомбардировщик ДБ-3/Ил-4 // Авиация и Космонавтика вчера, сегодня, завтра... № 5—6/2005
- Липатов П.Б.* Униформа воздушного флота. Техника — молодежи. 2000
- Минаков В.И.* Гневное небо Тавриды. М.: ДОСААФ, 1985
- Морозов М.* Топи их всех! // История авиации № 4, 5, 6/2000
- Морозов М.* Торпедоносцы Ильюшина над Черным морем // История авиации № 1, 2, 3/2003
- Морозов М.* Торпедоносцы люфтваффе 1939—1945. М.: Экспринт, 2005
- Орленко И.Ф.* Крылатые торпедоносцы. Рукопись.
- Платонов А.В., Апальков Ю.В.* Боевые корабли Германии 1939—1945, СПб., 1995
- Приложения к хронике Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск III. Части 1 и 2. М.: Воениздат, 1949
- Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Германии и ее союзников, нанесенных от ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М.: Издание Генштаба, 1957
- Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М.: Издание Генштаба, 1959

- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 1. С 22 июня по 31 декабря 1941 г. М. — Л-д: Военмориздат, 1945
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 2. С 1 января по 15 мая 1942 г. М. — Л-д: Военмориздат, 1945
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 3. Часть 1. С 16 мая по 31 августа 1942 г. М.: Воениздат, 1947
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 3. Часть 2. С 1 сентября по 31 декабря 1942 г. М.: Воениздат, 1949
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 4. С 1 января по 30 июня 1943 г. М.: Воениздат, 1949
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 5. С 1 июля по 31 декабря 1943 г. М.: Воениздат, 1951
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море, Ладожском и Чудском озерах. Выпуск 6. С 1 января по 18 июля 1944 г. М.: Военмориздат, 1951
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море, Ладожском и Чудском озерах. Выпуск 7. С 19 июля по 31 декабря 1941 г. М.: Военмориздат, 1951
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 8. С 1 января по 14 мая 1941 г. М.: Военмориздат, 1951
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 1. С 22 июня по 31 декабря 1941 г. М. — Л-д: Военмориздат, 1945
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 2. С 1 января по 30 июня 1942 г. М. — Л-д: Военмориздат, 1946
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 3. С 1 июля по 31 декабря 1942 г. Л-д: Воениздат, 1946

- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 4. С 1 января по 30 июня 1941 г. М.: Воениздат, 1947
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 5. С 1 июля по 31 декабря 1943 г. М.: Воениздат, 1949
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 6. С 1 января по 30 июня 1944 г. М.: Воениздат, 1949
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 7. С 1 июля по 31 декабря 1944 г. М.: Воениздат, 1950
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Выпуск 8. С 1 января по 9 мая 1945 г. М.: Воениздат, 1949
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 1. С 21 июня по 31 декабря 1941 г. М. — Л.-д: Управление военно-морского издательства НКВМФ СССР, 1945.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 2. С 1 января по 3 июля 1942 г. М.: Воениздат, 1946
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 3. С 4 июля по 31 декабря 1942 г. М.: Воениздат, 1948
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 5. С 1 июля по 31 декабря 1943 г. М.: Воениздат, 1950
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 4. С 1 января по 30 июня 1943 г. М.: Воениздат, 1948
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Выпуск 6. С 1 января по 9 сентября 1944 г. М.: Воениздат, 1951
- Широкоград А.Б.* Битва за Черное море. М.: АСТ, Транзиткнига, 2005

Широкопад А. Б. Оружие отечественного флота. Минск: Харвест; М.: АСТ, 2001

Широкопад А. Б. Финляндия и Россия. Три неизвестные войны. М.: Вече, 2006

Широкопад А. Б. Чудо-оружие СССР. М.: Вече, 2004

Шнюков Е. Ф., Митин Л. И., Цемко В. П. Катастрофы в Черном море. Киев: Манускрипт, 1994

«Leijonalippu Merellä» by Visa Auvinen. Lieto, 1980

Dario M. Heinkel He 111 in Action. Warren, Michigan. 1973

Gröner E. Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939—1945 und Verblieb. München, 1954

Kutzleben, Schroeder, Brenneke. Minenschiffe 1939—1945. Herford, 1982

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	5
---------------------	---

История торпедоносцев

Глава 1. Создание советской торпедоносной авиации	13
Глава 2. Германские торпедоносцы.	29

Черное море

Глава 1. Дебют германских торпедоносцев	35
Глава 2. Трагедия «Армении».	40
Глава 3. Торпедоносцы в боях за Севастополь.	45
Глава 4. Большие потери и ни одной победы	62
Глава 5. Успехи и неудачи 1943 года	66
Глава 6. Битва за Крым.	87

Балтийское море

Глава 1. Время неудач. 1941—1942 гг.	99
Глава 2. 1943 год — на Балтике воюют только летчики	110
Глава 3. Перелом	139
Глава 4. Потопление «Ниобе»	168
Глава 5. Битва за Прибалтику.	175
Глава 6. «Не дать фрицам уйти!»	211

Северный флот

Глава 1. Торпедоносцы осваивают Север	251
Глава 2. «Сезон охоты» 43-го	261
Глава 3. Завершающие бои	297

Эпilog. Некоторые итоги и прогнозы	324
--	-----

Приложение	342
----------------------	-----

Список использованной литературы	346
--	-----

Александр Широкоград

ТОРПЕДОНОСЦЫ В БОЮ

Издано в авторской редакции
Художественный редактор *П. Волков*
Технический редактор *В. Кулагина*
Компьютерная верстка *С. Кладов*
Корректор *Н. Кирилова*

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5.
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-книж»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.

Тел. отдела реализации (812) 365-46-03/04.

В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.

Тел. (8312) 72-36-70.

В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8435) 70-40-45/46.

В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.

В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.

Тел. (343) 378-49-45.

В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9. Тел./факс: (044) 537-35-52.

Во Львове: Торговое Представительство ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Бузкова, д. 2.

Тел./факс (032) 245-00-19.

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-книж»:

117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.

127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 745-89-15, 780-58-34.

Информация по канцтоварам: 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. Тел. 937-85-81.

Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.

Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.**

Подписано в печать с готовых диапозитивов 20.07.2006.
Формат 84x108 1/32. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бумага тип. Усл. печ. л. 18,48.
Тираж 6 000 экз. Заказ № 3893.

Отпечатано с готовых монтажей в ОАО «Тульская типография».
300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.

В 70–80-е годы минувшего века, благодаря мемуарам и потрясающему художественному фильму, в СССР сложился настоящий культ летчиков-торпедоносцев, согласно которому эта воинская профессия во время Отечественной войны была едва ли не самой опасной – бытовало мнение, что советские торпедоносцы в среднем жили всего по три-четыре боевых вылета, что фактически они были «смертниками», русскими камикадзе, и – главное! – что ценой этих страшных потерь торпедоносцы нанесли противнику огромный, невосполнимый урон.

Данная книга – первая попытка разобраться (скрупулезно и беспристрастно, основываясь не на эмоциональных рассказах, а на документах), что в этом культе было правдой, а что – лишь красивой легендой, какова на самом деле была боевая эффективность советской торпедоносной авиации и подлинная цена ее побед.

ISBN 5-699-17392-7



9 785699 173921