

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Михаил Зефиров

ВОЗДУШНАЯ БИТВА
ЗА КРЫМ



КРАХ НАЦИСТСКОГО
«ГОТЕНЛАНДА»

1943—1944

Военная авиация XX века

Михаил Зефиров

**Воздушная битва за
Крым. Крах нацистского
«Готенланда». 1943—1944**

«Центрполиграф»

2021

УДК 94(47).084.8

ББК 63.3(2)622

Зефи́ров М. В.

Воздушная битва за Крым. Крах нацистского «Готенланда». 1943—1944 / М. В. Зефи́ров — «Центрполиграф», 2021 — (Военная авиация XX века)

ISBN 978-5-227-09674-6

Битва за Крым, продолжавшаяся с перерывами в течение двух с половиной лет, стоит особняком в истории Второй мировой войны. Обе воюющие стороны, точнее их лидеры – Адольф Гитлер и Иосиф Сталин – придавали исключительно важное значение обладанию этим полуостровом. Первый фанатично пытался удержать его, даже когда Восточный фронт буквально трещал по швам, а его южный фланг откатился далеко на запад, второй придавал освобождению Крыма самое приоритетное значение. В результате освобождение «всесоюзной здравницы» растянулось на полгода и превратилось в затяжную изнурительную битву, в которую были втянуты крупные силы сухопутных войск и флотов обеих сторон. А в небе разыгралось одно из самых продолжительных и ожесточенных воздушных сражений, которое не прерывалось ни днем, ни ночью, ни в плохую погоду. Крымская эпопея завершилась невероятным по драматизму и накалу событий финалом: стремительным броском Красной армии к Севастополю и отчаянной попыткой противника вывезти свои войска в Румынию. В данной книге на основе отечественных и германских архивных документов и других источников впервые рассказано о воздушной битве за Крым, продолжавшейся с 1 ноября 1943 г. до 12 мая 1944 г., в которой участвовали многие известные советские и немецкие асы. В формате PDF А4 сохранён издательский дизайн.

УДК 94(47).084.8

ББК 63.3(2)622

ISBN 978-5-227-09674-6

© Зефиров М. В., 2021

© Центрполиграф, 2021

Содержание

Предисловие	7
Глава 1	9
Десант в неизвестность	9
«Ночью противник получил подкрепление в Эльтигене»	16
«Сильные атаки русской штурмовой авиации»	20
«Противник расширяет плацдарм»	24
Морские бои в ночи	28
«Бросить войскам живой действенный лозунг»	33
Новая голубая линия	41
Конец ознакомительного фрагмента.	42

Дмитрий Дегтев, Михаил Зефирова
Воздушная битва за Крым. Крах
нацистского «Готенланда». 1943–1944

© Дегтев Д.М., Зефирова М.В., 2021

© «Центрполиграф», 2021

Предисловие

Битва за Крым, которая с перерывами продолжалась в течение двух с половиной лет с сентября 1942 до мая 1944 г., стоит особняком в истории Второй мировой войны. Обе воюющих стороны, точнее, их лидеры – Адольф Гитлер и Иосиф Сталин – придавали исключительно важное значение обладанию этим полуостровом.

Еще до того, как немецкие войска ворвались в Крым, 1 сентября 1941 г. в составе рейхскомиссариата «Украина» был образован генеральный округ «Крым–Таврия», который возглавил генеральный комиссар Альфред Фрауенфельд, по совместительству являвшийся управляющим делами и советником президиума Имперской палаты театра и членом Имперского сената культуры. Вскоре после того, как большая часть Крыма была оккупирована, Фрауенфельд разработал проект «Готенланд», предусматривавший превращение этой территории в колонию, заселенную выходцами из Южного Тироля. В 1942 г. он издал книгу «Крым», в которой отдельную главу посвятил истории крымских готов и обоснованию «исконных прав немцев на полуостров». Фрауенфельд предлагал построить скоростную автомагистраль Гамбург–Крым, которая позволила бы преодолевать путь за два дня. Вдоль южного побережья предполагалось организовать курорт мирового уровня. При этом Симферополь подлежал переименованию в Готенбург, а Севастополь – в Теодорихсхафен.

Добавим, что крымские готы, близкие по языку и культуре остготам, действительно проживали на полуострове с III в. нашей эры и в течение длительного времени контролировали всю его территорию. А в XIII–XV вв. в юго-западной части Крыма существовало государство Феодоро, этническую основу которого составляли германцы и греки. Его столица – Дорос – находилась недалеко от нынешнего Бахчисарая. В 1475 г. княжество Феодоро было захвачено и разорено турками, но следы древней готской культуры сохранились на полуострове по сей день.

Фюреру все эти утопические идеи очень понравились, но сам он считал Крым в первую очередь «непотопляемым авианосцем», позволявшим контролировать Черное море и оказывать политическое давление на Балканские страны и Турцию. Заселение же тироляцами Гитлер предложил отложить «до полной победы»...

Что касается нашей страны, то не будет преувеличением сказать, что Крымский полуостров в течение столетий имел (и имеет по сей день) особое и даже сакральное значение как для простых граждан, так и для высшего руководства – царей и генсеков. Обладание этой «всесоюзной здравницей», удивительные пейзажи которой всегда будоражили мечты обывателей и разжигали вдохновение у писателей и художников, стало символом господства России на Черном море, олицетворением славных и не очень страниц ее истории. Сталин же, пришедший к власти на волне революционных лозунгов, но фактически ставший преемником бывших деспотов и самодержцев, так же придавал удержанию, а затем отвоеванию Крыма самое первостепенное значение. Несмотря на тот факт, что полуостров фактически являлся эдаким «тупиком», через который нельзя было прорваться ни в тыл противника, ни выйти на оперативный простор, ни вообще куда-либо попасть, советское командование упорно высаживало там десанты и бросало в бой крупные силы авиации и флота.

В свою очередь, Гитлер с таким же фанатизмом пытался удержать Крым, даже когда Восточный фронт буквально трещал по швам, а его южный фланг откатился далеко на запад – к самим Карпатам. При этом фюрера не смущали ни огромный расход сил и средств, дефицитных военных ресурсов, ни даже опасность потери вместе с «Готенландом» целой 150-тысячной армии!

В результате освобождение Крыма в 1943–1944 гг. растянулось на полгода и превратилось в затяжную изнурительную битву. Несмотря на тот факт, что основные события дол-

гое время происходили на небольшом клочке земли – на восточной оконечности Керченского полуострова, в них были втянуты крупные силы сухопутных войск и флотов обеих сторон. А в небе разыгралось одно из самых продолжительных и ожесточенных воздушных сражений Великой Отечественной войны, которое не прерывалось ни днем, ни ночью, ни в плохую погоду. Крымская эпопея в итоге завершилась невероятным по драматизму и накалу событий финалом: стремительным броском Красной армии к Севастополю и отчаянной попыткой противника вывезти свои войска через Черное море – в Румынию.

В данной книге на основе отечественных и германских архивных документов впервые рассказано о воздушной битве за Крым, продолжавшейся с ноября 1943 до мая 1944 г. В ней участвовали практически все рода авиации обеих сторон (от истребителей и штурмовиков до легких ночных бомбардировщиков, специальных транспортных подразделений и специальных «охотников»), а также многие известные советские и немецкие асы.

Авторы дают исчерпывающие ответы на вопросы: какую роль сыграла авиация обеих сторон в высадке десантов под Керчью и Эльтигеном, их удержании и снабжении, какими способами немецкие и наши летчики пытались контролировать небо и завоевать пресловутое «господство в воздухе», как авиаудары помогали поддержать или, наоборот, сорвать наступление, какую роль ВВС КА сыграли в финальном штурме Севастополя и т. д. Также в работе рассказано о том, насколько асы люфтваффе и «сталинские соколы» завывшали свои успехи в воздушных боях и почему нашей авиации, несмотря на достигнутые успехи, все-таки не удалось помешать противнику эвакуировать большую часть своих войск в Румынию.

Авторы выражают благодарность за помощь в работе над книгой военному историку Сергею Богатыреву, а также Теодору Маху (Германия).

Глава 1

Одной ногой в «Готенланде»

Десант в неизвестность

Еще в начале октября 1943 г., когда 17-я армия вермахта заканчивала тщательно спланированную эвакуацию с Таманского полуострова в Крым, штаб Северо-Кавказского фронта во главе с генералом армии Иваном Петровым выступил с инициативой немедленно начать высадку десанта в Крыму. Во-первых, в конце сентября разведка получила данные, будто бы немцы готовятся к полной эвакуации с полуострова и отводу всех находившихся на нем частей за Днепр. Во-вторых, штаб СКФ хотел *«не дать противнику опомниться»* и гнать его до самого Перекопа и Севастополя, полностью освободив Крым уже к декабрю 1943 г.

В общих чертах наскоро разработанный план предусматривал одновременную высадку десантов: к северу от Керчи (56-я армия) и к югу от нее в районе Эльтигена (ныне село Героевское) и Камыш-Буруна (18-я армия). Всего в первом эшелоне Петров хотел высадить на побережье 14 дивизий, для чего нужно было одновременно использовать практически все оставшиеся у Черноморского флота малотоннажные суда. После высадки десантов и захвата плацдармов 18-я армия с юга и 56-я армия с севера должны были быстро наступать на Владиславовку и Багерovo, а затем на Феодосию, после захвата которой появлялась возможность доставлять подкрепления через ее крупный порт.

Общую подготовку к операции предполагалось закончить уже к 20 октября, а начинать высадку, как только позволят погодные условия. *«В условиях продолжающейся эвакуации Крыма, разбросанности сил противника создаются благоприятные условия для вторжения в Крым»*, – говорилось в журнале боевых действий фронта за 11 октября. Кстати, эти доводы были небезосновательными. Как впоследствии утверждал командующий 17-й армией генерал-oberст Эрвин Йенеке, в связи с продвижением советских войск к Перекопу и создавшейся угрозой изоляции его 17-й армии в Крыму командующий группой армий «А» генерал-фельдмаршал Эвальд фон Клейст уже в октябре 1943 г. издал приказ об эвакуации с полуострова. Однако тот был сразу же отменен Гитлером. *«В этом приказе предусматривался вывоз всех военнопленных, а также уничтожение всех предприятий и оборудования»*, – вспоминал Йенеке. – *«Несмотря на то что свой приказ фон Клейст должен был по приказу ставки Гитлера отменить через 24 часа после его издания, однако отдельными военнослужащими моей армии были произведены разрушения угольной шахты в Бишце и сожжены склады в г. Керчи»*.

В итоге Сталин инициативу штаба генерала армии Петрова одобрил и санкционировал подготовку к операции.

Надо сказать, что ее план с самого начала выглядел крайне авантюрно и имел мало шансов на успех. Во-первых, было невозможно обеспечить эффект внезапности. За два с лишним года войны на Черном море немцы уже привыкли к советским десантам и плацдармам, вдоль и поперек изучили довольно шаблонную тактику их удержания и попыток расширения. Кроме того, районы сосредоточения десантных войск на Таманском полуострове прекрасно просматривались как с западного берега пролива, так самолетами-разведчиками, и не было никакой возможности скрыть концентрацию судов и войск.

Во-вторых, Черноморский флот за время войны понес столь тяжелые потери, в том числе в крупных кораблях и судах, что уже не мог обеспечить тех же масштабов высадки и поддержки, как во время Керченско-Феодосийской операции и даже операции по высадке в районе Новороссийска в феврале 1943 г.

Хотя в общей сложности для операции было выделено около 250 различных плавсредств, большая часть из них представляла сомнительную ценность и обладала крайне низкой вместимостью и мореходностью. Для десанта были привлечены 17 сторожевых катеров, 17 катеров-тральщиков, 10 бронекатеров, 42 катера-буксира, 30 мотобаркасов, 21 сейнер, 20 тендеров, 12 гребных баркасов (!), 37 бочечных плотов, 30 паромов, 14 мотоботов и 1 баржа. Также 19 октября в Ейск по железной дороге дополнительно прибыли 12 катеров-тральщиков и 15 десантных понтонов. На переброску всех запланированных войск на подобных кораблях и судах требовалось слишком много времени и сил. Даже по оптимистическим расчетам штаба СКФ (не учитывавшим погодные условия и иные непредвиденные обстоятельства), на доставку частей 56-й армии в Крым требовалось не менее 15 суток, а на переброску 18-й армии – 30 суток!

В-третьих, постепенно ухудшающаяся погода с сильной облачностью и дождями, с одной стороны, затрудняла высадку, а с другой – не позволяла обеспечить сколь бы то ни было серьезную поддержку десанта с воздуха в течение длительного времени.

В штабе же немецкой 17-й армии тот факт, что в ближайшее время Советы предпримут высадку десанта в Крыму, точно установили уже в середине октября. На это указывали как сведения разведки, так и аэрофотоснимки Таманского полуострова, и данные визуальных наблюдений с берега и аэростатов. Немцам удалось точно установить даже наиболее вероятные районы высадки – пляжи около Эльтигена либо окрестности Керчи. В связи с этим 16 октября дальнобойная артиллерия начала систематические обстрелы побережья Таманского полуострова, косы Чушка и острова Тузла. А в районе Керчи ускоренными темпами совершенствовалась противодесантная оборона, вдоль уреза воды и на проходах, ведущих вглубь побережья, спешно монтировались линии колючей проволоки и устанавливались минные заграждения.

Тем временем советские самолеты совершали регулярные облеты Крымского полуострова, попутно заваливая его тысячами пропагандистских листовок. Немцев и румын пугали угрозой скорого окружения и последующего выбора между утоплением в Черном море или пленом. Но, к разочарованию штаба Северо-Кавказского фронта, никаких признаков эвакуации противника из Крыма, которые вроде бы явно просматривались еще в начале октября, теперь не было. И чем ближе был день высадки, тем яснее становилось, что на противоположном берегу к ней готовы. В ночь на 26 октября немцы начали подсвечивать Керченский пролив прожекторами и многочисленными осветительными ракетами.

Тем временем 24 октября флотская авиация совершила налет на порт Ялта. Летчики доложили о потоплении баржи водоизмещением 1600 тонн, при этом собственные потери составили 2 бомбардировщика Пе-2 из 40-го БАП ВВС ЧФ. На следующий день налет на ту же цель был повторен, на сей раз был потоплен транспорт водоизмещением 800 тонн. В обоих случаях целью атаки была плавбаза и штабной корабль 30-й флотилии тральщиков Вайкал (бывший советский, 1941 г. постройки, водоизмещением 951 тонна), которые затонули у входа в порт Ялты. А затем 1 ноября шестерка Пе-2 из того же 40-го БАП потопила в порту Феодосии баржу SBD-9 и патрульный катер RF-03.

4-я воздушная армия, в рамках подготовки к операции, 26 и 27 октября осуществила налеты на Ляховку, Аджим-Ушкой, Баксы, Маяк и другие цели к северо-востоку от Керчи. Понятно, что эти авиаудары не причинили серьезного ущерба, зато явно показали противнику район, где будет проходить высадка. Более удачным стал налет 29 октября на станцию Багерово, когда удалось уничтожить магчасть немецкой морской артиллерийской береговой батареи 8/613, которая в тот момент выгружалась из вагонов. Следствием этого стало еще большее усиление бдительности со стороны противника. К концу октября немцы усилили обстрелы районов сосредоточения советских войск, а также освещение пролива, удвоили количество наблюдательных постов.

В этой ситуации фактически единственным условием, при котором операция могла привести к успеху, было бы то, если 17-я армия не стала бы упорно обороняться, а сразу бы начала отход к бывшим Парпачским позициям. Последние были расположены в самой узкой части Керченского полуострова и уже использовались сторонами весной 1942 г. Но и это условие вовсе не гарантировало дальнейшего успешного продвижения на Севастополь и Джанкой.

С другой стороны, какие еще варианты действий были у штаба СКФ осенью 1943 г.? Просто сидеть на восточном берегу пролива и ждать, когда немцы начнут эвакуацию Крыма? Или же ожидать, когда наступающие войска 4-го Украинского фронта ворвутся на полуостров с севера? Как показала история, ждать пришлось бы очень долго! Да и самому Петрову наверняка хотелось опередить «конкурентов» и лично освободить Севастополь, из которого он полтора года назад сбежал.

Ну, а пока на Тамани спешно готовились к операции, ситуация на фронте по другую сторону Азовского моря сильно изменилась. 23 октября подразделения советской 51-й армии заняли Мелитополь, после чего 4-й Украинский фронт под командованием генерала Федора Толбухина продолжил стремительное наступление к низовьям Днепра и Крыму. Уже к исходу 31 октября передовые подразделения 19-го танкового корпуса достигли Турецкого вала, расположенного в северо-западной части Перекопского перешейка. А на рассвете следующего дня танкисты совместно с 36-м кавалерийским полком вели бой в районе Армянска. Ночью командир корпуса генерал Иван Васильев оптимистически доложил в штаб фронта: *«19-й ТК в 00.30 1.11.43 овладел проходом Турецкого вала, ворвался в Крым. Прошу с утра прикрыть истребителями».*

Штаб 4-го УФ, окрыленный этими успехами, в тот же день поставил задачу 51-й армии стремительно развивать наступление на Перекопском перешейке, к исходу дня занять Армянск и Ишунь, после чего продвигаться на Джанкой. В 15.00 отряд автоматчиков 126-й стрелковой дивизии совместно с 6-й гвардейской танковой бригадой к 15.00 овладел Перекопом, а восточнее 10-й стрелковый корпус начал форсирование Сиваша. При этом Сталин лично приказал срочно всех бойцов, прорвавшихся в Крым, «не считаясь с количеством», массово представить к званию Героев Советского Союза! Этот факт говорил о том, что вождь, придававший большое значение скорейшему освобождению Крыма, поверил оптимистическим донесениям своих военачальников и решил, что полуостров удастся занять с ходу...

Таким образом, Толбухин, еще недавно ведший бои в Донбассе, к удивлению Петрова, ворвался на полуостров раньше его! В таких условиях дальше медлить и ждать у моря погоды, в прямом смысле слова, больше было нельзя, иначе, как казалось, десант мог вообще не понадобиться. В итоге крайне рискованную операцию было решено начать в ночь на 1 ноября.

Дул сильный ветер, поднимавший в море двухметровые волны, а над проливом ярко светила луна, периодически закрываемая быстро пронесшимися облаками. Немецкие наблюдатели с тревогой рассматривали в бинокли едва виднеющуюся темную полосу восточного берега, а также водную поверхность, время от времени освещавшуюся лучами прожекторов на несколько километров. Во тьме где-то слышалось привычное стрекотание моторов русских бипланов, периодически где-то в глубине немецкого берега доносились взрывы их бомб...

Около 04.30 эту уже ставшую привычную картину нарушило какое-то едва заметное движение. Присмотревшись, наиболее внимательные часовые увидели, как на востоке со стороны Таманского залива медленно приближаются какие-то темные силуэты кораблей. А через несколько минут в свете прожекторов был виден уже целый флот, идущий в направлении Камыш-Буруна и Эльтигена. Тотчас по всему побережью взвились сигнальные ракеты и была объявлена тревога. Береговая артиллерия, в которой использовались в основном трофейные советские пушки, а также обычные полевые орудия, открыла бешеный огонь по подходящим плавсредствам, и вся водная гладь оцетинилась белыми султанами разрывов.

В результате только части судов удалось достичь берега в районе Эльтигена и под огнем доставить на сушу около 2000 десантников. Во время высадки осколком разорвавшегося поблизости снаряда был убит командир 4-го дивизиона сторожевых катеров Герой Советского Союза капитан 3-го ранга Николай Сипягин, возглавлявший 3-й десантный отряд. При этом 2360 десантников не смогли высадиться на берег и вернулись обратно. По данным штаба 20-го СК 18-й армии, потери личного состава составили 1490 человек (убитыми и утонувшими – 1313 человек, пропали без вести – 177). Но точное количество фактически доставленных на пляжи под Эльтигеном войск и цифры потерь в первую ночь так и остались неустановленными. По немецким данным (журнал боевых действий 5-го армейского корпуса), были захвачены 54 пленных, еще 30 человек из 255-й бригады морской пехоты, которые уже в 10.00 высадились на берег около села Яныш-Такил (ныне Заветное), сдались в плен. С немецкой скрупулезностью подсчитаны трофеи: 11 пулеметов, 2 миномета, противотанковое ружье, две пушки, два подбитых катера.

А вот вышедшие из Темрюка и Пересыпи десантные суда Азовской военной флотилии с частями 56-й армии из-за шторма и вовсе не смогли добраться до назначенного района, вследствие чего в 04.00 высадка была отменена. При этом без потерь тоже не обошлось. При входе в Глухой канал подорвался на mine один бронекатер, второй сел на мель в районе косы Чушка и на следующий день был расстрелян немецкой артиллерией.

Всего 1 ноября флотом было потеряно 37 единиц катеров и плавсредств: торпедный катер (ТКА) № 45, бронекатера (БКА) № 111 и № 114, малые охотники (МО) № 019, № 044, № 0112, сторожевые катера (СКА) № 0128, № 0168, № 0178, катера-тральщики (КТЩ) № 156, № 165 и № 577, десантные боты № 2, 8, 10, 11, 14, 15, 17, 29, 30, 39, 40, мотоботы № 1, 7, 18, 30, 36, 39, 44, 56, 267, сейнер № 2800 «Путина», моторная шхуна М-17, катер КМ-4503. Еще 20 плавсредств были выведены из строя.

Согласно плану операции, с рассветом авиация должна была нанести удары по береговым опорным пунктам противника и позициям артиллерии, обеспечить дальнейшее продвижение пехоты, одновременно прикрыв десантный флот. Кроме того, штурмовики и бомбардировщики должны были нанести удар по немецким аэродромам в Крыму с целью парализовать действия люфтваффе.

Основную ударную силу 4-й воздушной армии (ВА) генерал-полковника Константина Вершинина составляли 230-я ШАД гвардии полковника Семена Гетьмана и 214-я ШАД генерал-майора Степана Рубанова. В состав первой на тот момент входили четыре штурмовых полка (7-й гв. ШАП, 210, 765 и 805-й ШАП) и два эскадронных истребительных полка (863-й и 979-й ИАП), в состав второй – два штурмовых полка (190-й и 622-й ШАП) и один эскадронный (805-й ИАП). Всего в этих авиадивизиях имелись в строю около 110 Ил-2. Также непосредственно к началу операции на полевою площадку около Тамани перелетел ночной 889-й ночной легкомобардировочный авиаполк (НЛБАП), вооруженный бипланами У-2.

Значительные силы для обеспечения десанта в Керчь выделили и ВВС ЧФ: 25-й ИАП на ЛаГГ-3 и 11-й ГИАП на Р-39, два штурмовых полка из 11-й ШАД (55 Ил-2), и по одной эскадрилье из 30-го ОРАП, 119-го ОМРАП и 5-го ГМТАП. На аэродром Витязевская перелетела 3-я эскадрилья 62-го ИАП в составе 10 бипланов И-15бис и И-153, которой была поставлена задача: подавление по ночам прожекторных станций и береговых батарей противника. Всего для обеспечения десанта было задействовано свыше 260 боевых самолетов. С такими силами на Тихом океане американцы и японцы проводили стратегические наступательные операции...

В первый день операции советская авиация осуществила 951 вылет, из которых 611 пришлось на 4-ю ВА и 340 – на ВВС ЧФ.

230-я ШАД выполнила 126 вылетов, из них 67 – собственно на штурмовики, а 59 – истребители эскорта из 863-го и 979-го ИАП. Потери составили два ЛаГГ-3: истребитель младшего лейтенанта Виктора Изотова из 863-го ИАП пропал без вести, а другой – столкнулся в воз-

духе с Як-1. Кроме того, над целью из одного штурмовика выпал воздушный стрелок сержант Логвиненко, который успел раскрыть парашют и приземлился на немецкой территории. 214-я ШАД совершила 181 вылет, в том числе 91 – Ил-2 и 98 – ЛаГГ-3.

В 07.18–07.27, 07.45–07.50, 12.05–12.10, 15.40–15.45 и 17.08–17.15 штурмовики последовательно и по несколько атаковали опорные пункты и огневые позиции немецкой артиллерии в районе плацдарма. Так, 5 Ил-2 из 47-го ШАП сделали восемь заходов на две зенитные батареи в районе села Орта-Эли (ныне Огоньки), на северном берегу озера Табечикское. Истребители в период с 06.50 до 17.50 (все светлое время суток) постоянно сопровождали ударные машины, но за это время произошел лишь один воздушный бой, в ходе которого старший лейтенант Демичев сбил Me-109¹.

В целом же день прошел при полном господстве советской авиации ввиду практически полного отсутствия вражеской. К примеру, 249-й ИАП осуществил 14 групповых вылетов на разведку и прикрытие десанта, первый из которых начался в 06.45, а последний же самолет вернулся на аэродром Фонталовская в 17.30. И за все это время летчики не имели ни одного контакта с противником.

В то же время летчики ВВС ЧФ, по их донесениям, вели активные воздушные бои с противником и доложили о 6 сбитых самолетах. Вечером летчикам 11-го ГИАП были засчитаны 4 воздушные победы. Майору Давиду Нихамину записали Me-109, сбитый в районе Багерова, а капитану Борису Литвинчуку, лейтенантам Григорию Колонтаенко и Петру Краснову – сбитые в составе группы 2 Ю-87 и Me-109. Пилоты ЛаГГ-3 из 25-го ИАП были скромнее и доложили только про один сбитый Me-109. Еще один сбитый мессер записали на свой счет воздушные стрелки из 214-й ШАД.

В целом же вечерние доклады внушали оптимизм. В штаб фронта было доложено, что авиация уничтожила 4 танка, 34 автомашины, 3 минометные батареи, много повозок и живой силы противника, подавлен огонь 6 полевых и 1 зенитной батареи.

По данным же противника, никаких потерь в воздухе в этот день над Керчью не зафиксировано. Интересно, что основным противником советских легчиков 1 ноября стали отнюдь не немецкие пилоты, как того можно было ожидать, а хорваты. Они входили в 15.(Kroat)/JG52, которая 21 октября прибыла на аэродром Багерова, в 15 км западнее Керчи. Это была отдельная эскадрилья в составе JG52, действовавшая совместно с другими авиагруппами, но не подчинявшаяся им.

В эскадрилье на тот момент насчитывались 15 летчиков во главе с обер-лейтенантом Мато Дуковачем. Все они были добровольцами, носили форму люфтваффе и имели немецкие звания, соответствующие их званиям в хорватской авиации. Внешне отличить их можно было лишь по специальному знаку на левой стороне мундира, указывавшему на принадлежность к Хорватскому воздушному легиону.

Надо отметить, что это было уже третье «пришествие» хорватов на Восточный фронт. Предыдущее закончилось 20 июня того же 1943 г., когда 15.(Kroat)/JG52 приказом рейхсминистерства авиации было запрещено выполнять боевые вылеты и ее отозвали с фронта на аэродром Николаев для переформирования. Это произошло после того, как в мае–июне дезертировали, перелетев на советские аэродромы, сразу три пилота. Затем месяц спустя, 20 июля, еще два хорватских летчика на связном самолете Klemm Kl-35D во время перелета из Симферополя в Николаев изменили курс и, пролетев над Черным морем, достигли нейтральной Турции. И вот теперь после пополнения, в благонадежности которого немцы не сомневались, с 26 октября снова начала участвовать в боевых вылетах на Восточном фронте.

¹ Здесь и далее названия участвовавших в боях и сбитых самолетов обеих сторон указаны в соответствии с журналами боевых действий и другими документами.

1 ноября хорватская эскадрилья оказалась фактически единственным подразделением люфтваффе, находившимся в непосредственной близости от места высадки советского десанта. II./JG52 гауптмана Герхарда Баркхорна, совершавшая после отлета из Анапы своеобразное «турне» по Украине, перелетая на новый аэродром буквально через каждые 7–10 дней, в тот момент находилась в Херсоне. А I./JG52 гауптмана Хельмута Беннеманна базировалась на аэродроме Каранкут (ныне Вольное), в 17 км юго-восточнее г. Джанкой, почти в 170 км от Керчи, и прикрывала Крымский полуостров со стороны Перекопского перешейка.

С рассвета 1 ноября пилоты хорватской эскадрильи участвовали в боях с советской авиацией. Первым о сбитом в 05.20 Пе-2 доложил фельдфебель Эдуард Мартинко, но эту победу ему не подтвердили. Спустя 10 минут командир 15. (Kroat)/JG52 обер-лейтенант Дуковач в районе села Чурубаш (ныне Приозерное), в 11 км южнее Керчи, сбил Ил-2.

Тут надо заметить, что на территории Крыма немцы использовали поясное восточноевропейское время. В зимний период оно отличалось от советского, так называемого декретного, времени на два часа. То есть если в немецких документах указано время 05.20, то оно соответствует 07.20 «советского» времени.

В ходе следующего вылета фельдфебель Мартинко и унтер-офицер Драгутин Газапи в воздушном бою в Р-39 восточнее Керчи в течение двух минут – в 06.56 и 06.58 – сбили по одному истребителю.

После возвращения из вылета унтер-офицер Йосип Кранич сообщил о сбитом в 07.45 ЛаГГ-3, однако эта победа также не была официально подтверждена командованием.

В 10.50 фельдфебель Мартинко добился очередного успеха, и на этот раз восточнее Эльтигена его жертвой стал Ил-2. Затем в 11.20 в том же районе унтер-офицер Газапи записал на свой счет ЛаГГ-3.

Во второй половине фельдфебель Мартинко одержал третью официально подтвержденную победу в тот день, сбив в 13.43 над Азовским побережьем Керченского полуострова, в районе села Мама-Русская (ныне Курортное), очередной Ил-2. Потом в 14.01 жертвой его ведомого унтер-офицера Владимира Саломона стал ЛаГГ-3.

Кстати, 26-летний Эдуард Мартинко не был хорватом по национальности. Он происходил из чешской семьи, проживавшей около хорватского города Карловац. И фактическим он стал единственным чешским асом в составе люфтваффе.

Затем в боях над Керченским проливом восточнее Эльтигена хорваты сбили еще пару Ил-2: в 14.50 – командир 15. (Kroat)/JG52 обер-лейтенант Дуковач и в 14.55 – унтер-офицер Зденко Авдич.

Всего в течение 1 ноября на счет хорватской эскадрильи были официально записаны 9 побед: 5 Ил-2, 2 «Аэрокобры» и пара ЛаГГов, и еще две победы не получили подтверждений. Этот день стал самым результативным в истории 15.(Kroat)/JG52, и при этом эскадрилья не понесла никаких потерь, ни один из ее Vf-109G-6 даже не получил повреждений.

Все, чем тогда смогли помочь немцы своим союзникам, – это направить утром с аэродрома Каранкут в район Керчи пару «Мессершмиттов». Их пилотировали опытные асы 2./JG52 – обер-лейтенант Пауль Дитрих Дэне, имевший на своем счету к тому моменту 66 побед, и обер-фельдфебель Рудольф Тренкель, одержавший уже 91 победу. Используя Багерово в качестве аэродрома подскока, они в 10.15 и в 10.18 сбили над Керченским проливом восточнее Эльтигена по одному Ил-2.

В целом заявленные люфтваффе победы близки к реальным. В течение дня советская авиация потеряла 7 Ил-2, 2 ЛаГГ-3 и 1 Як-1, часть из которых стала жертвой зенитного огня.

Всю ночь до самого рассвета в район высадки для ударов по батареям и прожекторам противника вылетали одиночные летающие лодки МБР-2 из 18-й разведывательной авиаэскадрильи 119-го ОМРАП и бипланы И-15бис из 62-го ИАП ВВС ЧФ. В общей сложности они выполнили 30 вылетов. Однако не вернулся с задания командир 3-й эскадрильи 62-го ИАП

майор Юрий Владимирский. Скорее всего, его сбита зенитка, так как немецкие «ночники» в эту ночь в район Керчи не вылетали. Это была первая, и весьма чувствительная, потеря сводной истребительной авиагруппы ВВС ЧФ, учитывая тот факт, что пилот воевал с первого дня войны. Одновременно армейские По-2 из 889-го НЛБАП бомбили немецкие позиции в районе Опука, Камыш-Буруна и Ченгелека. Экипажи «ночников» доложили, что уничтожили 5 прожекторов и создали 7 очагов пожара.

В ночь на 2 ноября на плацдарм морем удалось доставить 3271 человека. Была в основном закончена высадка подразделений 318-й горнострелковой дивизии (ГСД) и перевезены первые 550 человек из 117-й гв. СД, включая штаб дивизии во главе с полковником Львом Косоноговым. Также были перевезены четыре 45-мм пушки, 9 минометов (3 – 120-мм, 4 – 107-мм и 2 – 82-мм), 22,7 тонны боеприпасов и 2 тонны продовольствия. Как потом оказалось, эта ночь, в части доставки войск и грузов на плацдарм, стала самой удачной за всю операцию. На плацдарм перевезли почти в два раза больше солдат и вооружения, чем в первую ночь.

Потери же оказались меньше, чем в прошлую ночь, хотя малыми их вряд ли можно назвать. В районе Эльтигена на mine подорвался малый охотник СКА № 055 лейтенанта Владимира Шереметьева из 5-го дивизиона сторожевых катеров, совершавший в ту ночь уже второй рейс на плацдарм, на борту которого находилась 51-я минометная рота. В результате взрыва катер развалился на три части. Погибли 36 человек из числа минометчиков и 11 моряков из команды катера. Оставшиеся в живых 15 десантников и 12 моряков до 4 часов утра плавали на обломках, пока их не подобрала два других катера.

Также были потеряны катер-тральщик КТЩ № 082, катер КМ № 0123, десантные боты № 4, 14, 19, 25, 27 и 29, а также 3 гребных баркаса. Основными причинами гибели стали, как и в предыдущую ночь, прибрежный накат, вражеский огонь и различные аварии. Кроме того, временно вышли из строя малый охотник СКА № 0979, получивший два прямых попадания снарядов, и КМ № 087, севший на мель из-за навигационной ошибки.

«Ночью противник получил подкрепление в Эльтигене»

В течение светлого времени суток 2 ноября авиация обеих сторон продолжала активно действовать над Керченским проливом.

В 09.30 6 Ил-2 из 8-го ГШАП ВВС ЧФ, направлявшиеся на штурмовку судов в порту Феодосии, в районе мыса Чауда обнаружили 3 вражеских корабля. Это были быстроходные десантные баржи F301, F307 и F312. Штурмовики атаковали их и затем доложили о двух поврежденных баржах. Однако, по данным немецкой стороны, все они остались в строю.

Всего 4-я ВА и ВВС ЧФ осуществили 982 вылета, летчики отчитались о 18 сбитых и 12 подбитых самолетах. Так, 249-й ИАП выполнил 69 вылетов и провел 2 воздушных боя. В 13.45 младший лейтенант Петр Щеблыкин над северо-восточной окраиной Багерова сбил Me-109Ф, одержав свою пятую победу, а в 13.50 в районе Султановки лейтенант Василий Крючков подбил Me-110.

На счету 230-й ШАД было 119 вылетов, из которых около половины пришлось на Ил-2. Лейтенант Николай Карташев из 863-го ИАП сбил Me-109. Потерь от немецких истребителей в дивизии не было, но сразу 5 Илов были подбиты зенитным огнем и совершили аварийные посадки на брюхо на Таманском полуострове.

214-я ШАД выполнила 167 вылетов, основными целями были позиции противника в районе Эльтигена и Камыш-Буруна. Произошло несколько воздушных боев. Так, возвращавшаяся на базу восьмерка Ил-2 из 622-го ШАП (ведущий старший лейтенант Опалев) в районе острова Тузла случайно встретилась с девяткой Ю-87, летевшей навстречу высоте 800 м. Младшие лейтенанты Николай Макеев и Анатолий Семенюк в лоб атаковали «Штуки», сбив две из них. По утверждению летчиков, оба самолета упали в воду в центре пролива.

Сопровождавшие штурмовики ЛаГГ-3 из 805-го ИАП провели четыре воздушных боя, в ходе которых сбили четыре Me-109. Один из них был на счету командира полка подполковника Дмитрия Жаркова, а еще один, сбитый в районе села Коп-Такыл (ныне является частью села Заветное), – на счету младшего лейтенанта Ивана Демчева. Кроме того, на счету младшего лейтенанта Николая Рябинина был Me-110, сбитый восточнее Эльтигена.

Собственные потери дивизии составили два самолета. Ил-2 младшего лейтенанта Александра Москалева и старшего сержанта Нечаева был сбит истребителями, а штурмовик младшего лейтенанта Кудалина был поврежден зенитным огнем, но дотянул до восточного берега и совершил вынужденную посадку.

При этом если Ил-2 из 230-й ШАД применяли в основном малокалиберные осколочные бомбы, включая АО-2,5, то их коллеги из 214-й ШАД использовали фугасные авиабомбы ФАБ-100 и осколочные АО-25. Они изменили тактику и теперь экономно расходовали боезапас, атакуя позиции противника по 15–20 минут.

«Ночью противник получил подкрепление в Эльтигене, – сообщал журнал боевых действий немецкого 5-го армейского корпуса. – В 05.00 началась атака, но была безуспешной. Немецкие контратаки отбиты при поддержке русской штурмовой авиации. Сильные атаки русской бомбардировочной и штурмовой авиации продолжались в течение всего дня на Эльтигене и в районе переправы на Керченском проливе».

Помимо «старых» авиаполков, большинству из которых местность была знакома с битвы за Кубань, в боевых вылетах впервые принял участие и «новичок» – 66-й ИАП подполковника Василия Смирнова. Подразделение было сформировано в октябре 1941 г. в Приволжском военном округе и получило на вооружении самолеты Як-1. В разгар битвы за Москву полк был брошен на передовую в составе ВВС Западного фронта. Полк понес большие потери и 30 марта был выведен в тыл, где на его базе создали учебный центр истребительной авиации, функционировавший в течение двух месяцев.

В августе 1942 г. 66-й ИАП вернулся на фронт на истребителях Як-7Б и вошел в состав 1-й воздушной армии. Во время очередной битвы за Ржев подразделение было практически разгромлено и уже 13 октября было снова отправлено на доукомплектование в тыл. Часть снова перевооружили на ЛаГГ-3 и на сей раз отослали на Закавказский фронт. В этот раз летчикам повезло, после окружения 6-й армии в Сталинграде немцы вывели с Кавказа практически всю авиацию, и никаких серьезных воздушных боев на данном направлении вплоть до весны следующего года не было. Ну а потом 66-му полку повезло еще раз. В самом начале воздушной битвы за Кубань – в конце марта 1943 г. – подразделение снова отправили в тыл, на сей раз на авиабазу Аджикабул (Азербайджан) для переучивания на американские истребители Р-39. Обычно этот процесс занимал довольно много времени, в результате чего летчики пересидели в солнечном и мирном Закавказье всю битву за Кубань. На фронт 66-й ИАП вернулся аккуратно к высадке десантов в Крыму. 2 ноября летчики выполнили первые 6 вылетов, прошедшие без встреч с противником.

А вот флотская авиация, как и накануне, целый день вела ожесточенные воздушные бои. Истребительную авиагруппу (ИАГр) усилили летчики 9-го ИАП (на ЛаГГ-3) и 6-го ГИАП (на Як-9). Согласно докладом, в течение дня был отражен налет на десант 30 Ю-88. 25-й ИАП претендовал сразу на 18 (!) сбитых самолетов, 11-й ГИАП – на 5, 9 и 6-й ГИАП, а также полки, приданные штурмовым дивизиям, сббили еще 12 немецких самолетов.

С рассветом 2 ноября пилоты 15.(Kroat)/JG52 снова были в воздухе. В 05.20 командир эскадрильи обер-лейтенант Дуковач в районе озера Тобечикское (Тобечик) сббил Ил-2. Однако затем его Bf-109G-4 W.Nr. 14975 в бою с Р-39, прикрывавшими штурмовики, получил попадание в двигатель. Хорвату удалось дотянуть до расположения немецких войск и сесть на брюхо около поселка бывшего совхоза «Мариенталь», в 2 км южнее села Султановка. Самолет был серьезно поврежден и позднее списан.

Можно предполагать, что Дуковач был подбит все же не «Аэрокоброй», а Як-1 младшего лейтенанта Ивана Парфиенко из 25-го ИАП ВВС ЧФ. Последнему в тот день был засчитан один Ме-109, сбитый в районе села Марфовка, в 20 км западнее Тобечика, а также один Ю-87 – в районе Керчи.

Тем временем утром 2 ноября силы люфтваффе в районе Керчи получили серьезное подкрепление. На помощь хорватам на аэродром Багерово начала прибывать II./JG52 гауптмана Герхарда Баркхорна, располагавшая 32 Bf-109G-6. Основной задачей группы было прикрытие He-111 и Ju-87, которые вскоре должны были начать налеты на советские плацдармы в районе Керчи и Эльтигена, а также противодействие советской авиации методом «свободной охоты».

По мере прилета в Багерово немецкие летчики сразу же вступали в бой. Так, уже в 09.25 командир 6./JG52 лейтенант Хельмут Липферт сббил Як-1.

Затем в 10.15 над Керченским проливом, в районе косы Чушка, унтер-офицер Газапи из 15.(Kroat)/JG52 сббил очередной Ил-2. Но, как и ранее, в случае с его командиром, в бою с истребителями сопровождения его Bf-109G-4 W.Nr. 14543 получил повреждения. И снова хорватский летчик дотянул до своей территории и посадил машину на фюзеляж около Багерово. На этот раз повреждения «Мессершмитта» были около 20 %, и позднее его отремонтировали.

Перед полуднем Ju-87D из III./SG3 гауптмана Хайнца Хоге, базировавшиеся на аэродроме Каранкут, нанесли авиаудар по советским батареям на острове Тузла². В результате на батарее БП-1009 взорвались боеприпасы (31 152-мм осколочно-фугасных снарядов), два человека погибли и шесть ранены. Был поврежден один грузовик и временно нарушена связь, однако сами орудия не пострадали.

² Официально Тузла называлась косой, так как в прошлом являлась песчаной отмелью, соединявшейся с Таманским полуостровом. Однако во время войны эта часть суши фактически являлась островом в Керченском проливе.

«Штуки» прикрывали хорватские истребители, вернувшись из вылета, фельдфебель Мартинко сообщил о том, что в 11.45 в районе Тузлы сбил самолет, который он идентифицировал как биплан И-153.

Потом в 13.30 командир 4./JG52 лейтенант Хайнрих Штурм над Керченским проливом, в районе все той же косы Тузла, записал на свой счет Як-1.

В 14.40 фельдфебель Отто Фённекольд из 5./JG52 над проливом юго-восточнее Эльтигена сбил Ил-2. Тем временем хорваты восточнее села Катерлез (ныне Войково), расположенного в 3 км северо-западнее Керчи, вели бой с истребительным эскортом штурмовиков. Сначала унтер-офицер Авдич в течение двух минут – в 14.45 и в 14.47 – записал на счет 2 ЛаГГ-3, а затем в 14.48 унтер-офицер Краньч сбил третий ЛаГГ.

Всего в течение 2 ноября истребители люфтваффе заявили о 9 победах в районе Керчи. И эти заявки близки к реальности, так как советская авиация в тот день понесла тяжелые потери – 18 самолетов (15 Ил-2, 2 Як-1 и 1 Як-9).

Вечером 2 ноября люфтваффе дважды бомбили порты Тамань и Ильич, где шла погрузка десанта для высадки в районе Керчи. Сначала уже в наступающих сумерках (заход солнца был в 17.20) порты атаковали 12 He-111H из I./KG55 «Грайф» майора Рихарда Бруннера, вылетевшие с аэродрома Сарабуз (ныне Гвардейское). Зенитчики открыли огонь с опозданием, позволив «Хейнкелям» спокойно выйти на цель, где были пришвартованы катера, которые должны доставить в Эльтиген разные грузы, включая бочки с бензином.

Немецкие летчики прицельно сбросили полубронебойные осколочные бомбы SD50. Эти боеприпасы имели цельнолитой корпус толщиной 1,0–4,6 мм, в отличие от фугасных бомб общего назначения SC50, у которых корпус был сварного стального листа толщиной 0,4–0,6 мм. Тем самым бомбы SD50 имели большую пробивную силу и могли применяться против целей с не очень сильной броневой защитой.

Одна из бомб попала точно в причал, где произошел мощный взрыв и начался сильный пожар. Загорелся и взорвался катер КМ № 076. Полностью выгорел и затонул бронекатер № 414, четыре моряка из его экипажа погибли, и еще десять, включая командира катера лейтенанта Николая Макарова и командира 2-го отряда 1-го дивизиона бронекатеров старшего лейтенанта Григория Захарова, получили тяжелые ожоги. Сгорел речной катер-тральщик (РТЩ) № 364, а РТЩ № 306 «Диана» был разбит прямым попаданием бомбы. Также были уничтожены мотобаркас № 1 и гребной баркас.

Сгорели 1,5 тонны бензина Б-70, 1,8 тонны автобензина и 0,4 тонны керосина, а также 25 м деревянного покрытия пристани. Были разбиты два грузовика, и еще два «Студебекера» повреждены. Были серьезно повреждены и вышли из строя РТЩ № 304, десантные боты (ДБ) № 5 и № 340, которые в результате сели на грунт, и торпедный катер № 105, незначительные повреждения получил ТКА № 65.

Также было отмечено прямое попадание в позицию тяжелой зенитной артиллерии, и малые взрывы и два пожара на берегу. Всего при налете флот потерял погибшими 6 человек, в том числе командира дивизиона десантных плавсредств капитан-лейтенанта Петра Жукова. Правда, последний официально зачислится пропавшим без вести, так как его тело не нашли. Еще 24 моряка получили ранения.

Зенитным огнем был поврежден один бомбардировщик, однако тот благополучно вернулся в Сарабуз.

Спустя час, уже в темноте, в районе Тамани появились еще шесть «Хейнкелей» из I./KG4. Эта авиагруппа под командованием майора Ханса Георга Бётхера (бывшая I./KG100) базировалась тогда в Николаеве, и для налета на Тамань и Ильич использовала в качестве промежуточного аэродром Саки (в 40 км северо-западнее Симферополя). На сей раз советские зенитчики уже были наготове и не позволили нанести большого ущерба. Помогло также и то, что после первого налета все десантные катера и суда успели рассредоточить.

Советские истребители никак не участвовали в отражении этих налетов. С приближением темноты они все ушли на аэродромы, поскольку подавляющее большинство летчиков не могли летать ночью. По тревоге взлетел лишь один Як-1, который пилотировал начальник штаба 25-го ИАП ВВС ЧФ капитан Иван Калинин. Последний имел опыт ночных полетов и одержал к тому времени 7 личных и 6 групповых побед, правда, все днем. Однако этот одинокий Як появился над Таманью, когда «Хейнкели» уже скрылись в глубине Керченского полуострова.

Тем временем в 13.00 из порта Темрюк, на Азовском побережье Тамани, вышли 48 кораблей и судов, на борту которых находились 2214 бойцов и 9 орудий из состава советской 56-й армии. В 22.40 на восточной оконечности Керченского полуострова, в районе мыса Фонарь, с опозданием началась высадка основного десанта.

Плавсредства 1-й группы высадки под командованием капитана 3-го ранга П.И. Держанина доставили бойцов в район небольшого села Глейки (ныне является восточной окраиной Керчи), непосредственно возле Фонаря. 2-я группа высадки, которой командовал капитан 2-го ранга Николай Кириллов, высаживала бойцов южнее – в районе поселка Опасное.

В течение ночи самолеты 132-й бомбардировочной авиадивизии, входившей в 4-ю ВА, совершили 165 самолето-вылетов на поддержку десанта. Поднимаясь с аэродрома Краснодар, они сбросили на немецкие позиции 31 тонну бомб. Кроме того, 8 А-20 «Бостон» поодиночке, сменяя друг друга, блокировали аэродром Багерovo. Правда, трудно объяснить, к чему это делалось, поскольку ночных истребителей или бомбардировщиков люфтваффе, способных действовать ночью, там просто не было.

К следующему утру удалось занять небольшой плацдарм у Глейки и Жуковки. Штурмовые группы 369-го батальона морской пехоты взяли штурмом две немецкие береговые батареи – 5/613.М.А.А. и 6./613.М.А.А. Причем их пушки были захвачены в полностью исправном состоянии. Морпехи развернули их в обратном направлении и открыли огонь по противнику.

Этот успех стоил десантному флоту новых потерь. Сначала вскоре после выхода из Темрюка подорвался на mine катер-тральщик КАТЩ № 193 «Азовец». Погибли 5 моряков и 15 человек из находившихся на борту 60 десантников. Вместе с катером на дно Азовского моря отправилось и 76-мм орудие. Затем в районе мыса Ахиллеон подорвался на mine сторожевой катер СКА № 0412, который, к счастью, остался на плаву и был отбуксирован к Тамани. Потом уже в районе Глейки на минах погибли СКА № 06, имевший на борту 70 десантников (при взрыве погибли 65 десантников и 13 моряков), и катер-тральщик ЭМТЩ № 86, уже успевший высадить десант. Прямым попаданием немецкого снаряда был потоплен сейнер № 266, а сторожевой катер СКА № 5 был поражен минометным огнем и сгорел.

В ночь на 3 ноября флот планировал использовать уже опробованную в прошлую ночь схему снабжения Эльтигенского плацдарма. Однако этому помешали сразу несколько обстоятельств: начавшее активное противодействие немецкого флота, огонь немецких береговых батарей, а также сильное волнение на море. В течение ночи удалось доставить на западный берег 751 человека, 5 76-мм и 2 45-мм пушки, 2 120-мм миномета, 19,8 тонны боеприпасов и 5 тонн продовольствия.

В 21.40–22.40 летающие лодки МБР-2 из 119-го МРАП и 82-й ОМРАЭ, базировавшиеся в Потти, выполнили 6 самолето-вылетов на подавление прожекторов и огня батарей. Тем не менее артиллерией были расстреляны, а затем выброшены сильными волнами на берег десантный бот № 23, моторные баркасы № 2 и № 50 и два гребных баркаса. На mine подорвался бронекатер БКА № 37 старшего лейтенанта Ивана Запорожца. Погибли 19 моряков, включая командира бронекатера, и примерно 40 десантников.

«Сильные атаки русской штурмовой авиации»

3 ноября погода над Керченским проливом резко ухудшилась: пошли дожди, а советские аэродромы окутали туманы. В связи с этим интенсивность действий авиации резко снизилась. 230-я ШАД выполнила только 39 вылетов, из которых 27 пришлось на штурмовики. С малой высоты они бомбили и обстреливали различные цели к северо-востоку от Керчи. С задания не вернулись два Ил-2, еще пара получила сильные повреждения от огня с земли и совершила вынужденные посадки на фюзеляж на восточном берегу пролива. А 214-я ШАД в боевой работе не участвовала вовсе, поскольку погода не позволяла ее самолетам подняться в воздух.

Всего же 4-я ВА в этот день ограничилась 95, а ВВС ЧФ – 33 вылетами. Заявки на сбитые самолеты (например, летчики 11-го ГИАП доложили о двух сбитых Me-109 и одном Ю-87) документами противника не подтверждаются.

Пилоты 5./JG52 заявили лишь о двух победах. Фельдфебель Фённокольд сообщил, что в 11.20 восточнее села Баксы (ныне Глазовка), в 9 км северо-восточнее Керчи, сбил биплан Р-5. Фактически же это был У-2 из 889-го НЛБАП, корректировавший огонь артиллерии. Затем в 14.32 лейтенант Вальтер Вольфрум записал на счет еще один Як-1.

Днем Ju-87 из III./SG3 осуществили налет на Эльтигенский плацдарм, где румынская пехота при поддержке штурмовых орудий несколько раз атаковала позиции десантников. При этом последние обстреливали «Штуки», пикировавшие на цели через имевшиеся разрывы в облачности, из двух трофейных 37-мм зенитных пушек.

На помощь десанникам с аэродрома Анапа вылетели 12 Ил-2 из 47-го ШАП ВВС ЧФ в сопровождении ЛаГГ-3 из 9-го ИАП. Они должны были нанести штурмовые удары по вражеским частям, атаковавшим позиции десантников из 31-го стрелкового полка на Эльтигенском плацдарме. Пилоты штурмовиков в условиях облачности плохо видели поле боя и не могли обнаружить главные цели – самоходные штурмовые орудия. Ведущие групп в таких условиях или вообще отказывались от атак, или наносили удары по первым подвернувшимся целям.

Лишь звено во главе с лейтенантом Борисом Воловодовым обнаружило и атаковало штурмовые орудия. По докладам экипажей, прямыми попаданиями реактивных снарядов были уничтожены одна самоходка и две автомашины. Во время второго захода, в 15.08, Ил-2 лейтенанта Воловодова лоб в лоб столкнулся с немецким двухмоторным самолетом, который наземные наблюдатели определили как «Ю-88». Оба самолета рухнули на землю. Воловодов и штурман 1-й эскадрильи младший лейтенант Василий Быков, выполнявший в том вылете функции бортстрелка, погибли.

Летчики 47-го ШАП по возвращении на аэродром доложили, что их ведущий был сбит или зенитками или шальным попаданием из миномета. Однако на следующие утро в полк из вышестоящего штаба сообщили, что «...ваш „Ил“ совершил таран». Основанием для этого послужили сообщения, поступившие из 1-го батальона 31-го стрелкового полка, чьи солдаты были очевидцами случившегося. Позднее Воловодову посмертно присвоили звание Героя Советского Союза, а Быкова посмертно наградили орденом Отечественной войны I степени.

В действительности жертвой тарана стал Vf-110G-2 W.Nr. 5200 «2N+RU» из Kustenstaffel Krim. Оба члена экипажа – пилот обер-лейтенант Хуберт Рейхельт, имевший на счету 5 побед, и бортрадист-стрелок унтер-офицер Р. Шрейбер – погибли. Эта отдельная многоцелевая эскадрилья под командованием гауптмана Ханса Криммера базировалась тогда на аэродроме Сарабуз, и в ее составе было около десятка Vf-110 и 6 He-111Н-6.

Тем временем весь день 3 ноября шла переправа на плацдарм в районе Опасное—Глейки—Жуковка оставшихся подразделений 2-й гвардейской СД генерал-майора Адама Турчинского и 55-й гвардейской СД генерал-майора Бориса Аршинцева. К восьми часам вечера обе

дивизии уже были Керченском полуострове. При этом флот понес новые потери, к части из которых приложили руку пилоты люфтваффе.

Около 16.30 у косы Чушка парой Vf-110 из *Kustenstaffel Krim* были атакованы артиллерийский катер (АКА) № 116 и катер-тральщик КЭМТЩ № 111. В результате на первом погибли три моряка, включая командира катера старшего лейтенанта В.С. Кравцова, а также большинство из находившихся на нем 25 десантников. Поврежденный катер смог дойти до причала на косе Чушка и уже там затонул. Второй катер затонул сразу после атаки «Мессершмиттов», погибли 3 человека из его команды.

Затем в 17.45 в районе Глейки пара Vf-109 обстреляла бронекатер № 112. Погибли 3 моряка, включая командира катера лейтенанта Д.П. Левина, а также 3 десантника. Еще 6 моряков и столько же десантников были ранены. Сам бронекатер получил повреждения и временно вышел из строя.

В ночь на 4 ноября немецкий флот предпринял попытку не допустить дальнейшую доставку войск и грузов на захваченные плацдармы. Пять быстроходных десантных барж (БДБ) должны были блокировать плацдарм восточнее Керчи, а четыре других – Эльтигенский плацдарм. Их должны были поддержать торпедные катера S-26, S-28, S-45, S-47 и S-49, а также два так называемых «раумбота» – катерные тральщики.

Вскоре после полуночи в Керченском проливе произошло несколько скоротечных боевых столкновений, когда противники в темноте теряли друг друга из виду. Сначала в 01.25 в районе мыса Такиль артиллерийским огнем с «раумботов» был поврежден торпедный катер № 81, который после этого ушел в сторону Тамани. В 01.51 в районе Опасное в бою с немецкими БДБ артиллерийским огнем был поврежден СКА № 0112. Он получил надводную пробоину и лишился мачты. Четыре моряка были убиты, а сам катер надолго вышел из строя.

Почти час спустя в районе мыса Такиль в ходе дуэли все с теми же R-204 и R-216 сначала загорелся, а потом в 02.47 затонул торпедный катер № 101 старшего лейтенанта Алексея Макухи. Все семь моряков, находившиеся на его борту, включая командира 2-го отряда ТКА 1-го дивизиона ТКА 1-й бригады ТКА капитан-лейтенанта Владимира Боброва, погибли.

При этом в этих стычках ни один из «раумботов» не получил никаких повреждений. Незначительные повреждения получили БДБ F335, на которой был ранен один моряк, и F578.

Однако эти боевые столкновения в проливе не помешали переправе. Так, за ночь в Эльтиген были доставлены 384 человека, две 45-мм пушки, 18,2 тонны боеприпасов, 10,6 тонны продовольствия и 0,4 тонны медикаментов.

При этом волнами был выброшен на берег и затем расстрелян артиллерийским огнем катер-тральщик № 524. Уже после высадки десанта бесследно исчез сторожевой катер ЗК № 053, вероятно подорвавшийся на mine. Все 12 моряков, включая находившегося на катере командира 3-го дивизиона сторожевых кораблей капитан-лейтенанта Георгия Пупкова, считаются пропавшими без вести. Повреждения, в том числе от артиллерийского огня, получили СКА № 075, КАТЩ № 568, КМ № 0117 и КМ № 0138, моторный баркас № 3.

На плацдарм же восточнее Керчи к утру были переброшены подразделения 85-го гвардейского стрелкового полка 32-й гвардейской СД. А потом в течение дня туда же прибыли и остальные два полка этой дивизии.

4 ноября над районом боевых действий висела плотная облачность на высоте 50–100 м, видимость составляла всего один километр, ограничивая возможности авиации. За весь день летчики 4-й ВА выполнили только 44 самолето-вылета.

Штаб 230-й ШАД получил приказ поднять как можно больше самолетов, чтобы с малой высоты вылить белый фосфор на восточную окраину Баксы. Надо заметить, что для этого использовались так называемые ВАПы – выливные авиационные приборы, которые наполнялись гранулированным фосфором и керосином. Применять ВАПы следовало применять с бреющего полета на минимальной высоте, что было крайне опасно для штурмовиков.

В операции приняли участие 27 Ил-2 из 7-го гвардейского и 210-го ШАП. Пройдя на малой высоте над проливом, штурмовики вышли на цель в 09.05 двумя группами на высоте около 80–100 м. При этом отовсюду по самолетам велся сильный огонь с земли. С трудом обнаружив сквозь облака окрестности Баксы, «черные смерти» вылили фосфор, после чего начали обстреливать видимые цели из бортового оружия.

В это время одна из групп Ил-2 подверглась атаке внезапно вывалившихся из облачности «Мессершмиттов». Они атаковали Илы в момент, когда те выходили из пикирования, после чего сразу несколько машин дымящимися исчезли в тумане, потом где-то внизу сверкнули вспышки от взрывов. Младший лейтенант Зотов из 863-го ИАП атаковал проскочивший мимо него Ме-109 и сбил.

Потери 230-й ШАД во время этого рейда в облаках оказались тяжелыми. Пропали без вести сразу 3 ЛаГГ-3 и 2 Ил-2, еще 2 штурмовика были сбиты огнем с земли. Четыре Ила получили повреждения от атак немецких истребителей и огня зениток и, дотянув до восточного берега пролива, совершили аварийные посадки на брюхо.

«Сильные атаки русской штурмовой авиации. Сбито 14 самолетов (шесть – истребителями, восемь – зенитчиками). Захвачено 20 пленных. Уточняются русские силы путем их допросов...» – гласил отчет 5-го армейского корпуса вермахта. Интересно, что немецкие заявки на воздушные победы совпадают по месту с приведенными выше данными советской стороны, но при этом расходятся по времени.

Первым из летчиков люфтваффе отличился командир 4./JG52 лейтенант Хайнрих Штурм, который в 09.07 восточнее села Булганак (ныне Бондаренково), в 4 км севернее Керчи, сбил Ил-2. Затем в 10.20 фельдфебель Андреас Штерль из той же 4-й эскадрильи и в том же районе записал на свой счет Як-1. Таким образом, эти победы были одержаны приблизительно в том же районе, где действовали штурмовики из 230-й ШАД со своим эскортом. Села Булганак и Баксы расположены всего в 7 км друг от друга, то есть буквально в паре минут полетного времени истребителей.

После полудня сначала отличился унтер-офицер Карл-Хайнц Оттен из 6./JG52, сбивший в 12.35 восточнее все того же Булганака ЛаГГ-3. По всей видимости, это был истребитель лейтенанта Николая Карташева из 863-го ИАП. Спустя пару минут – в 12.37 – жертвой фельдфебеля Фённекольда из 5./JG52 восточнее Баксы стал очередной Ил-2.

Потом пилоты 4./JG52 одержали еще две победы: в 14.17 командир эскадрильи лейтенант Штурм сбил Як-1, а 14.28 лейтенант Фридрих Пухбергер – ЛаГГ-3. Вероятно, это был ЛаГГ младшего лейтенанта Владимира Бережного из 249-го ИАП. Этот полк 4 ноября выполнил 12 вылетов парами на разведку позиций советских войск в районе Баксы. В ходе одного из них – в 15.53–16.30 – Бережной и пропал без вести. Его ведущий после возвращения не смог объяснить, что именно произошло, – просто в какой-то момент, осматриваясь по сторонам, по его словам, он обнаружил, что ЛаГГ-3 ведомого бесследно исчез...

Необычный случай произошел и в 790-м ИАП. После возвращения из третьего за день вылета, сразу после посадки, младшему лейтенанту Григорию Кошелеву стало плохо, и он умер прямо в кабине. В свидетельстве о смерти в качестве причины было указано «*паралич сердца...*».

В тот день люфтваффе потеряли над Крымом лишь один самолет, но не истребитель. Это был He-111Н-11 W.Nr. 110087 «G1+BR» лейтенанта Изера Маннеса из 7./KG55. Пролетая над горной местностью недалеко от южного берега Крыма, в районе села Зеленогорье, он в условиях плохой видимости зацепил крылом за землю. После падения бомбардировщик загорелся, и из пяти членов его экипажа выжил только штурман фельдфебель Вольфганг Кайзер, которому, несмотря на тяжелые травмы, удалось выбраться из кабины.

К вечеру при поддержке авиации частям 55-й СД и 32-й ГСД удалось захватить высоты 119,4 и 144,1, восточную часть села Баксы, а также поселки Джаныкой и Капканы на восточной

окраине Керчи. Эти успехи вселили в штаб Петрова надежду на успешное продолжение операции. Чтобы морально поддержать десантников, оказавшихся в сложнейших условиях, штаб Северо-Кавказского фронта представил сразу 52 человек к награждению орденом Ленина, еще 58 – к званию Героя Советского Союза.

В действительности уже тогда стало ясно, что немцы явно не собираются драпать к Феодосии, а, наоборот, полны решимости удержать позиции и сбросить десантников в море. Ну, а главной проблемой предсказуемо стало снабжение.

Вскоре после полуночи 5 ноября «раумботы» R37, R204 и R216, блокировавшие Эльтиген, повредили артиллерийским огнем пытавшиеся прорваться к плацдарму СКА № 0105 и № 035. Оба катера в результате ушли на ремонт. Однако и все три «раумбота» получили попадания, два моряка были убиты и несколько ранены.

Затем на помощь немецкому флоту пришла стихия, когда в ту же ночь в Черном и Азовском морях начался сильный шторм. Переправа на плацдармы через Керченский пролив практически прекратилась.

Отчаянные попытки достичь Крымского побережья дорого обошлись советскому командованию. В течение ночи при высадке в районе Эльтигена мощными накатными волнами на берег были выброшены катера-тральщики № 559 и № 569, гребной баркас и один понтон. Около девяти часов утра на траверзе поселка Чугуры затонул буксир «Сокол», чей старый, ветхий корпус не выдержал ударов штормовых волн. Буксируемый им 60-тонный паром, который мог перевозить тяжелую технику, включая танки и самоходки, выбросило на берег.

В 09.55 у Глейки при погрузке раненых на берег выбросило бронекатер № 33. Там же затонул 12-тонный паром, который вез строительные материалы и крепеж для постройки пристани в Глейках. Учитывая, что надежных пристаней в районе плацдарма не хватало, это стало еще одним ударом по снабжению войск.

В течение дня на косу Чушка, в различных местах, были выброшены СКА № 01, БКА № 75 и № 132. Артиллерийский катер АКА № 126 в условиях плохой видимости был протаранен так и не установленным затем бронекатером и на две недели вышел из строя.

«Противник расширяет плацдарм»

5 ноября советская 4-я воздушная армия осуществила 399 вылетов.

230-я ШАД выполнила 143 самолето-вылета, из 77 – Ил-2. При этом дивизия опять понесла тяжелые потери, на свои аэродромы не вернулся каждый десятый штурмовик. Четыре самолета были сбиты над немецкой территорией, один Ил-2 пропал без вести, а еще три получили повреждения, но дотянули до Таманского полуострова и совершили аварийные посадки.

Штурмовики 214-й ШАД избежали потерь, чего не скажешь об их эскорте из 805-го ИАП. Сначала в районе Эльтигена в результате внезапной атаки из облачности мессерами был сбит ЛаГГ-3 зав. № 6514 младшего лейтенанта Ивана Сулова, который вертикально врезался в землю и взорвался. Затем над Керченским проливом был сбит и упал в воду ЛаГГ-3 зав. № 6359 младшего лейтенанта Александра Тонконога. Оба пилота погибли.

В 13.45 первый за долгое время воздушный бой провели летчики 66-го ИАП. Над селом Баксы четверка «Аэрокобр» атаковала группу Ю-87. Выпустив несколько очередей, ведущий группы командир эскадрильи капитан Яков Багров сделал переворот через крыло, когда его ведомого лейтенанта Михаила Конюкова атаковала пара «Мессершмиттов». Несколькими отчаянными маневрами тот смог уклониться от огня, но своего ведущего после этого больше уже не видел, и на аэродром он не вернулся. Багров начал службу в полку лишь 1 сентября 1943 г., и это был его первый и последний воздушный бой.

После этого «Аэрокобры» провели еще несколько схваток, но отвыкшие от фронтовых условий летчики действовали хаотично. Это нашло отражение и в журнале боевых действий: *«Майор Панкратов под прикрытием своего ведомого атаковал одного Ю-87 с дистанции 400–200 м. В это время заметил снизу пару „мессеров“, направляющуюся на ведомого. Майор Панкратов бросил атаковать Ю-87, погнался за Ме-109, а ЛаГГ-3, который продолжал атаковать Ю-87, ушел вслед за ним и продолжал атаки»*. Примерно в таком же духе полк вел боевые действия и в последующие дни.

Четыре Як-9 из 42-го ГИАП – ведущие пар Герой Советского Союза старший лейтенант Федор Калугин и старший лейтенант Дмитрий Саратов – юго-западнее Керчи атаковали и сбили одиночный Хе-111. Всем четверем пилотам была засчитана групповая победа. Капитан Петр Коновалов из того же 42-го ГИАП западнее села Баксы сбил Ю-87.

ВВС ЧФ выполнили 272 вылета, большая часть которых – 154 – на атаку наземных целей в районе плацдармов. 61 Ил-2 из 11-й ШАД под прикрытием 23 Як-1 из 9-го ИАП атаковали колонны противника в районе Тобечика, Михайловки и Александровки. Флотские летчики доложили о трех сбитых Ме-109, но командование засчитало лишь два. Одну победу над озером Тобечикское одержал старший лейтенант Егор Шаркевич из 9-го ГИАП, а в районе Камыш-Буруна – младший лейтенант Василий Петренко из 25-го ИАП.

Фактически единственной потерей люфтваффе в районе Керчи в тот день стал Ju-87D-3 W.Nr.140451 «S7+KS» фельдфебеля Ханса Умбрайта из 8./SG3. Он был сбит «Аэрокобрами» в ходе налета на захваченные плацдармы. Оба члена его экипажа с тех пор числятся пропавшими без вести.

«Противник расширяет плацдарм, – констатировал штаб немецкого 5-го АК. – Сильную поддержку русским оказывают штурмовики. Южнее Эльтигена прибило к берегу плот на бочках с 22 чел., среди них три офицера (всего в течение дня взято 49 пленных и отмечено 12 перебежчиков). Уточняются силы противника путем допроса пленных. Сбито 19 самолетов (12 – истребителями и 7 зенитчиками)...»

Утром в ходе одного вылета командир 4./JG52 лейтенант Штурм в течение 15 минут одержал сразу три победы:

– в 07.15 над Керченским проливом, в районе острова Тузла, он сбил Ил-2;

- в 07.22 восточнее Эльтигена – Як-1;
- в 07.30 в районе Тобечика – еще один Як-1.

Фельдфебель Штерль из той же 4-й эскадрильи записал на свой счет также два Яка, сбитых в 07.25 и в 07.32 над побережьем восточнее Эльтигена.

Затем в 10.20 командир 6./JG52 лейтенант Липферт одержал свою 45-ю победу, сбив над побережьем в районе села Тобечик (ныне Челябиново) очередной Як-1. Успеха добился и фельдфебель Фёненкольд из 5-й эскадрильи, жертвами которого сначала в 10.24 над Керченским проливом, юго-западнее Тамани, стал Ил-2, а затем в 10.37 в районе того же Тобечика – Як-1, после чего его счет достиг 70 побед.

В ходе следующего вылета лейтенант Штурм над проливом восточнее Керчи сбил еще 2 Як-1: в 11.47 и в 12.07, после чего общий счет его побед достиг 65. Вслед за ним унтер-офицер Ханс Эллендт из 4./JG52 в 12.17 в районе мыса Хрони, на Азовском побережье Керченского полуострова, записал на счет «Аэрокобру».

Точку же в списке побед люфтваффе в районе Керчи 5 ноября поставил лейтенант Штурм, который в 15.00 восточнее Булганака сбил очередной Як-1.

Как видно, практически все пилоты JG52, за исключением Эллендта, идентифицировали атакованные ими истребители как Яки. В реальности же среди сбитых ими самолетов были и ЛаГГ-3 и Р-39. Так, например, можно предположить, что жертвой лейтенанта Штурма в 11.47 стал не Як-1, а упоминавшаяся «Аэрокобра» капитана Багрова из 66-го ИАП.

Тем временем подразделения 32-й гвардейской СД, переброшенной на плацдарм восточнее Керчи, смогли прорваться дальше на север к побережью Азовского моря и к исходу 5 ноября освободить село Осовины. При этом в условиях приближения советских войск в ночь на 6 ноября немцы были вынуждены взорвать свою РДС, располагавшуюся на мысе Хрони, поблизости от Осовин.

В 07.30 6 ноября командир 2-й гвардейской СД генерал-майор Адам Турчинский передал открытым текстом по радио: «...прошу вас еще раз доставить продовольствие, его нет, не имею даже лично воды и сухарей». Поскольку части на плацдармах уже сутки не получали боеприпасов и продовольствия, к их снабжению решили привлечь авиацию. Надо отметить, что еще 4 ноября командующий ВВС ЧФ генерал-лейтенант Василий Ермаченков приказал штабу 11-й ШАД подготовить для выброски грузов пять Ил-2. На следующий день уже штаб СКФ возложил доставку грузов на 8-й ГШАП, входивший в состав этой дивизии.

Утром полк выполнил первые 32 самолето-вылета на снабжение Эльтигенского плацдарма, сбросив 7750 кг грузов. При этом «грузовые» вылеты экипажам штурмовиков засчитывались как боевые. Илы сбрасывали грузы на парашютах в мягких транспортных мешках ПДММ-100, ПГ-2К, ПД-БК, которые могли крепиться на узлах внешней подвески. Оптимальная высота была экспериментально определена в 75 м. При этом обеспечивалось полное раскрытие купола парашюта и наполнение его воздухом, устранение раскочки и приземление на амортизаторы.

В тот же день для снабжения советских войск на плацдарме у Керчи были привлечены штурмовики из 4-й ВА. Ил-2 из 210-го ШАП, в сопровождении истребителей ЛаГГ-3, выполнили 29 самолето-вылетов, сбросив в районе горы Хрони, в 6 км северо-восточнее Керчи, 69 мешков с грузом. Таким способом было доставлено 2150 кг сухарей, 165 кг сахара, 213 кг шпика, 440 кг концентратов, 246 кг консервов, 132 кг табака, 59 кг соли, 10 кг чая, 26 тысяч патронов ТТ, а также почти 9 тысяч винтовочных патронов. Забегая несколько вперед, следует отметить, что это был единственный день, когда плацдарм в районе Керчи целиком снабжался по воздуху путем сбросов.

Интересный случай произошел в 622-м ШАП. Во время штурмовки немецких позиций в районе Эльтигена Ил-2 зав. № 2658 заместителя командира эскадрильи лейтенанта Николая Макеева и старшего сержанта Шпака был подбит огнем с земли и загорелся. Пилот сумел раз-

вернуть самолет в восточном направлении, однако тот стал быстро терять высоту и на глазах у товарищей упал в воду в полутора километрах от берега. Практически на 100 % это означало, что экипаж штурмовика погиб, особенно учитывая время года и расстояние до суши. Поэтому вернувшиеся на базу однополчане простились с Макеевым и Шпаком, по традиции помянув обоих. Однако уже на следующий день воздушный стрелок неожиданно вернулся в часть! Как ему удалось выжить и спастись после падения в ледяную воду пролива, остается только догадываться.

В 10.45 над Керченским плацдармом появились немецкие бомбардировщики, после чего станция наведения 4-й воздушной армии приказала всем находившимся в воздухе истребителям следовать на перехват. Над облаками на высоте 4500 м на них вышла четверка Р-39 из 66-го ИАП. Майор Сергей Панкратов первым пошел в атаку, открыв огонь с большой дистанции по крайнему правому самолету, опознанному им как Ю-88. Когда дистанция сократилась до 200 м, «Юнкерс» резко перешел в пике и скрылся в облаках.

После этого Панкратов предпринял вторую атаку на остальную группу, но она была сорвана появившейся сверху сзади парой «Мессершмиттов». Уклонившись от очередей, «Аэрокобра» стала вновь приближаться к уже уходящим бомбардировщикам, но в решающий момент атака опять была сорвана немецкими истребителями, на сей раз появившимися снизу сзади.

Подоспевшая группа Як-1 так же была вынуждена ввязаться в воздушный бой с немецкими истребителями. Тем не менее, вернувшись на аэродром, Панкратов заявил, что западнее поселка Маяк все же догнал и сбил один Ю-88. Этот факт подтвердили два других летчика, хотя те сами в тот момент вели бой с мессерами, и пилоту была засчитана 7-я личная победа.

В действительности советский плацдарм тогда бомбили He-111 из I./KG55, вылетевшие с аэродрома Сарабуз, которые без потерь вернулись обратно.

Еще одну групповую победу одержали летчики 57-го ИАП. Пара «Аэрокобр», ведущий лейтенант Владимир Шикалов, перехватила и сбila над Керчью самолет-разведчик ФВ-189.

Всего 4-я воздушная армия и ВВС ЧФ осуществили 504 вылета, при этом бомбардировщики совершили налеты на порты Евпатории, Севастополя и Феодосии. Флотские летчики выполнили 204 вылета, из них 49 – на сброс боеприпасов и продовольствия десанту. Соколы-черноморцы доложили о 12 сбитых самолетах. Наиболее отличился 11-й ГИАП, чьи пилоты заявили о 9 воздушных победах. Из них четыре были записаны на счет командира звена старшего лейтенанта Дмитрия Старикова: Ю-87, сбитый над Аджим-Ушкаем, Ю-88 и два Me-109 – над Керчью, после чего счет его личных побед достиг 15.

По данным противоположной стороны, 2 Vf-109G-6 из состава II./JG52 получили повреждения в ходе боевых вылетов.

По данным люфтваффе, в течение 6 ноября немецкие и хорватские истребители сбили 15 самолетов: 9 Як-1 и по паре Як-7, ЛаГГ-3 и Р-39. Героем дня стал командир 4./JG52 лейтенант Хайнрих Штурм, который в ходе трех боевых вылетов записал на свой счет сразу 6 побед:

- в 07.35 Як-1, сбитый в районе Керчи;
- в 07.45 «Аэрокобру» – в районе Тобечика;
- в 11.05 еще один Як-1 – над Керченским проливом, юго-западнее Тамани;
- в 11.45 и 11.47 еще пару Яков – над Керченским проливом, около мыса Тузла;
- и затем в 15.10 – пятый за день Як-1.

Отличились унтер-офицер Эллендт и фельдфебель Штерль, одержавшие по две победы. Первый в боях восточнее Эльтигена сначала в 05.50 сбил Як-1, а потом в 13.20 – «Аэрокобру». А на счету второго была пара Яков: в 05.55 – в районе Узунларского озера, в 40 км юго-восточнее Керчи, и в 08.17 – в районе села Осовины, на Азовском побережье Керченского полуострова.

Также успеха добились:

- фельдфебель Фённекольд, сбивший в 09.03 восточнее Керчи Як-1;
- лейтенант Вольфрум, записавший в 09.22 на счет Як-7;
- лейтенант Липферт, чей жертвой в 11.55 юго-восточнее Эльтигена стал еще один Як-7.

В районе Аджим-Ушка хорваты из 15.(Kroat)/JG52 сбили 2 ЛаГГ-3: первый – в 07.20 унтер-офицер Драгутин Газапи, а второй – в 07.23 унтер-офицер Иван Балтич.

В данном случае немцы и хорваты завысили свои успехи примерно вдвое. В 4-й ВА помимо упомянутого Ил-2 в воздушных боях были подбиты 3 Як-1 из 42-го ГИАП, которые совершили аварийные посадки на своей территории. Так, во время миссии по прикрытию своих войск четверка истребителей в районе косы Чушка провела бой с «Мессершмиттами». В результате Як-1 младшего лейтенанта Г.П. Пыренкова получил множество попаданий и приземлился на фюзеляж в районе поселка Кучугуры. Пилот получил тяжелое ранение и был отправлен в госпиталь. В строй он уже не вернулся. ВВС ЧФ лишились 4 самолетов и 2 летчиков. К примеру, в бою с Ме-109 в районе Керчи был сбит ЛаГГ-3 младшего лейтенанта Павла Корниенко из 25-го ИАП. Пилот погиб.

Во второй половине 6 ноября погода снова начала ухудшаться, и к вечеру волнение на море было 4–5 баллов. Тем не менее под давлением штаба СКФ контр-адмирал Георгий Холостяков, командовавший Новороссийской военно-морской базой и принимавший непосредственное участие в организации десантной операции, выслал к Эльтигену два отряда десантных плавсредств. Командиры отрядов капитаны 3-го ранга Дмитрий Глухов и Александр Жидко получили приказ – произвести выгрузку любой ценой.

Для их поддержки с воздуха, несмотря на сложные метеоусловия, были направлены бипланы из 3-й эскадрильи 62-го ИАП, базировавшиеся на аэродроме около села Витязево, севернее Анапы. С 18.00 6 ноября до 06.05 7 ноября они выполнили 26 самолето-вылетов: 24 – на И-15бис и 2 – на И-153, штурмуя позиции немецких батарей и прожекторов. Два И-15бис были повреждены зенитным огнем и затем разбились при посадке на своем аэродроме. Оба летчика при этом не пострадали. Одновременно те же цели в интервале 20.55–24.00 бомбили 4 летающие лодки МБР-2 из 119-го МРАП ВВС ЧФ.

На Эльтигенский плацдарм удалось доставить 923 человека, 3 76-мм полковые пушки и 1 45-мм противотанковое орудие, 11 пулеметов ДШК, 7,5 тонны боеприпасов, 1 тонну продовольствия и 1,5 тонны разных грузов.

Однако эта операция в ночь на 7 ноября дорого обошлась флоту. Накатом были выброшены на берег и затем уничтожены артиллерией РТЩ № 110, тендеры № 16 и № 26, и десантный бот № 306. Тендер № 66 был потоплен артиллерийским огнем на подходе к пляжам. На берегу оказались и бронекатера № 31 и № 303. Они наскочили на песчаную отмель и потеряли рули, а БКА № 303 еще и левый винт. Их команды вели огонь по огневым точкам противника до полного израсходования боезапаса. Сами же бронекатера получали все новые и новые повреждения от немецкого артиллерийского огня, но окончательно были уничтожены только 12 ноября.

Около 22.30 в район Эльтигена подошли «раумботы» R37, R204 и R216, которые с ходу обстреляли КАТЩ № 526. Катер получил 2 попадания 37-мм снарядов в машинное отделение, но смог своим ходом дойти побережья Тамани. Затем уже на отходе от плацдарма «раумботами» были потоплены еще 3 тендера № 36 (в ходе 2-го рейса), № 65 и № 76, на котором погибли 4 моряка, в том числе командир 6-й группы тендеров старший лейтенант Лев Петунин. Также в районе мыса Тузла подорвался на mine катер ЗК № 073.

В ночь на 7 ноября He-111 бомбили причалы на Таманском полуострове и суда в Керченском проливе.

Морские бои в ночи

Утром 7 ноября «Мессершмитты» вылетали на прикрытие Ju-87D, которые атаковали цели на косе Чушка, а также около станиц Ахтанизовская и Запорожская на Тамани. В ходе этого вылета фельдфебель Фённенкольд из 5./JG52 в 06.50 восточнее села Баксы сбил Як-1.

По советским данным, авиация 4-й ВА в тот день выполнила 317 вылетов, и ее летчики заявили только о двух сбитых Me-109. Один в районе Баксы сбил младший лейтенант Николай Раенко из 42-го ГИАП. Второй мессер, сбитый в районе Аджим-Ушка, разделили между двумя пилотами 790-го ИАП, одним из которых был командир эскадрильи капитан Сергей Беседин.

В 08.10 четыре ЛаГГ-3 из 249-го ИАП провели бой с четверкой Me-109, в котором был подбит истребитель младшего лейтенанта Александра Царенко. Летчик был ранен, но сумел вернуться на аэродром.

Единственной потерей люфтваффе в тот день стал Wf-109G-6 W.Nr.20039 унтер-офицера Владимира Саломона из 15.(Kroat)/JG5, сбитый над Керченским проливом в бою с ЛаГ-Гаами. Пилот успел выпрыгнуть на парашюте, но, опустившись в ледяную воду недалеко от берега, вскоре умер от переохлаждения. Это была первая боевая утрата хорватской эскадрильи после возвращения на Восточный фронт в октябре 1943 г.

Тем временем снабжение по морю Эльтигенского плацдарма испытывало все большие и большие трудности. К 8 ноября там находились около 3700 человек, получавшие в сутки по полбанки тушенки и не более 200 граммов сухарей. Катастрофически не хватало снарядов для имевшихся четырех 76-мм и 12 45-мм пушек и мин – для 53 минометов.

В 19.40 7 ноября к Эльтигену снова направились два отряда десантных средств, включавшие 13 единиц. Планировалось переправить 1000 человек, 6 76-мм пушек, 8 реактивных установок БМ-8, 60 тонн боеприпасов и 40 тонн продовольствия.

Для воздушной поддержки переправы в ночных условиях опять были направлены бипланы из 62-го ШАП. Шесть исправных И-15бис выполнили в ночь на 8 ноября 19 самолетовылетов, в ходе которых, согласно докладам летчиков, подавили 3 зенитных орудия и 4 прожектора, а также взорвали склад боеприпасов.

Тем не менее высадка на плацдарм проходила под огнем немецких батарей. Уже в первом же рейсе накатом были выброшены на берег в районе Эльтигена все 3 имевшихся гребных баркаса. Позднее к ним «присоединились» десантный бот № 7 и несамоходный плашкоут ДДБ № 1. Все они уже на берегу были разбиты артиллерийским огнем.

Около 22.00 7 ноября в район высадки подошли немецкие катера R37, R196, R204, R207 и R216, обеспечивавшие блокаду Эльтигена. Началась серия кратковременных боев, продолжавшаяся до утра 8 ноября. При этом «раумботы», действовавшие слаженной группой, имели подавляющее преимущество в огневой мощи. Каждый из них был вооружен одной 37-мм пушкой SKC30 и двумя 20-мм зенитными автоматами.

В 01.08 8 ноября СКА № 081 был вынужден под мощным огнем пройти через колонну «раумботов», пытаясь прижать его к берегу. В результате катер получил 29 надводных пробоин от снарядов и осколков и еще 69 пулевых пробоин. Был выведен из строя один мотор и разбита радиорубка, убиты три моряка, включая командира звена катеров старшего лейтенанта Петра Чеслера, еще 14 человек вместе с командиром катера старшим лейтенантом Соломоном Флейшнером получили ранения. Тем не менее тяжело поврежденный СКА № 081 смог прорваться и затем своим ходом дошел до пристани Кротков, находившейся на побережье Тамани, посередине между мысами Панагия и Тузла.

Затем около четырех часов утра в районе Эльтигена артиллерийским огнем «раумботов» был расстрелян СКА № 057 лейтенанта Дмитрия Прилепского. Получив серию прямых попа-

даний, он взорвался и затонул. Погибла вся команда из 21 человека, а также находившийся на его борту командир 9-го дивизиона катеров-тральщиков капитан-лейтенант Михаил Бондаренко и 70 раненых и пленных, вывезенных с плацдарма.

Необходимо отметить, что и «раумботы» не избежали повреждений в этих боях. Так, например, на R37 были выведены из строя все пушки, два моряка получили тяжелые ранения.

В 04.30 «раумботы» перехватили тендер № 55, который, высадив десант и взяв на борт 40 раненых, шел обратно в Кротков. Пытаясь оторваться, тот повернул назад, но в 100 м все же был настигнут. Тендер получил три прямых попадания, один человек был убит и один был ранен вторично. Накатной волной его выбросило на берег, сорвав при этом гребной винт.

В ту же ночь из рейса в Эльтиген не вернулся катер ГК № 057, и все 17 моряков его команды во главе со старшим лейтенантом Владимиром Чаленко числятся пропавшими без вести. Так же в Тузлинской промоине – проливе, отделяющем одноименный остров от Тамани, – подрывался на mine и затонул возвращавшийся с плацдарма КАТЩ № 0411.

На самих пристанях тем временем царили полный хаос и неразбериха, на узком пространстве перемешались подразделения и отдельные солдаты из частей, готовившихся к отправке, тех, что были отправлены, но затем вернулись обратно, заблудившиеся и потерявшие, а также из различных тыловых служб и артиллерийских батарей, обстреливавших западный берег. На узких прибрежных дорогах скапливались огромные пробки из грузовиков, подвод и санитарных машин. Периодически эти скопления подвергались артобстрелам и бомбардировкам, создававшим дополнительную панику и сумятицу. 8 ноября генерал армии Петров вынужден был издать специальный приказ о наведении порядка и дисциплины на переправах на восточном берегу пролива.

Вообще же штаб СКФ, еще недавно призывавший войска решительно продолжать наступление на Севастополь, спустя неделю после начала операции впал в нервное состояние. Уж очень происходящее напоминало события девятимесячной давности, когда был быстро захвачен плацдарм в районе Мысхако, но потом, несмотря на титанические усилия по его снабжению и удержанию, так и не удалось использовать этот участок для прорыва обороны противника. Полученные свежие разведданные тоже не вселяли оптимизма. При опросах пленных выяснилось, что немцы в очередной раз готовятся к применению химического оружия, причем именно в Крыму. Зафронтная агентура же сообщала, что Гитлер приказал любой ценой удерживать полуостров, а также сосредоточить к северу от него танковую армию для грядущего контрнаступления.

Но были и «успокаивающие», лично для командующего СКФ генерала армии Петрова, новости. Начавшееся было наступление 4-го Украинского фронта с севера тоже провалилось! Уже в ночь на 2 ноября немцы нанесли контрудар и в целом восстановили позиции по Турецкому валу. Прорвавшиеся в Крым советские части были отрезаны. Днем же 4-й воздушный флот бросил все наличные самолеты на Перекопский перешеек. Советские наблюдатели зафиксировали 1200 пролетов немецкой авиации в данном секторе! В налетах участвовали как штурмовики Hs-129 и Ju-87, так и двухмоторные бомбардировщики и даже истребители, сбрасывавшие бомбы. Пользуясь мощной поддержкой с воздуха, части 17-й армии провели несколько контратак, в целом отбросив подразделения 51-й армии обратно за Сиваш и Турецкий вал.

3 ноября передовым отрядам советского 19-го ТК удалось вырваться из окружения. Однако это был лишь тактический успех. Главное, что бои на Перекопе неожиданно приняли позиционный характер, а все попытки развить первоначальный успех уперлись в упорную немецкую оборону. Ставка приказала в ночь на 4 ноября нанести бомбардировщиками АДД массированный удар по Перекопскому перешейку, а на следующую ночь повторить его. Линия фронта была обозначена многочисленными кострами, а также сигнальщиками, выпускавшими сигнальные ракеты на расстоянии 250 м друг от друга. Однако авиаудары были сорваны плохой

погодой. Днем 8-я воздушная армия тоже не смогла оказать какой-либо серьезной поддержки, выполнив всего лишь 11 вылетов (7 У-2 и 4 Ил-2).

В 14.30 4 ноября после короткой артподготовки 51-я армия предприняла новое наступление и смогла в центральной части Перекопского (Турецкого) вала продвинуться вперед на 3,5 км, достигнув окраины села Армянск. И это был последний успех советских войск на данном направлении. Немцы смогли быстро укрепить позиции на перешейке, а также изолировать Сивашский плацдарм. После этого бои на севере Крыма окончательно приняли позиционный характер, а все попытки советских войск продвинуться дальше и расширить плацдарм в районе острова Русский закончились безуспешно. С 1 по 10 ноября общие потери 51-й армии составили 13 622 человека, в том числе 2800 убитыми и пропавшими без вести. Это составляло примерно пятую часть личного состава, имевшегося к началу месяца.

Утром 8 ноября флотское командование, видимо, все-таки осознало, какую опасность для переправы в Эльтиген представляют «раумботы». 8-й ГШАП ВВС ЧФ получил приказ уничтожить катера, обнаруженные авиаразведкой в 10 часов утра в порту Камыш-Бурун. В 12.48 четверка Ил-2 совершила первый с момента начала десантной операции налет на этот порт.

Хотя катера не пострадали, немцы решили больше не испытывать судьбу и покинули Камыш-Бурун. На переходе в Феодосию группу сначала штурмовали 8 Р-39 из 11-го ГИАП, а потом – 10 Ил-2 из 11-й ШАД ВВС ЧФ. И опять «раумботы» не получили никаких повреждений, при этом зенитным огнем береговых батарей были сбиты 2 Ила.

Тем временем, несмотря на плохую погоду, действия в самом Керченском проливе продолжались. И потери на этот раз несли уже обе стороны.

В 10.35 8 ноября в так называемой Тузлинской промоине подорвался на донной мине и затонул катер КАТЩ № 0211. Затем ночью в районе Эльтигена, получив прямое попадание снаряда, выбросился на берег КАТЩ № 173. На его борту было 8,5 тонны продовольствия и 1 тонна боеприпасов. Его успели разгрузить, перед тем как немецкая артиллерия окончательно его разбила.

В условиях тумана в течение полутора часов произошло три кратковременные стычки с четырьмя немецкими БДБ, которые теперь вместо «раумботов» обеспечивали блокаду плацдарма с моря. На катере СКА № 0102 прямым попаданием снаряда оторвало ствол кормовой 45-мм пушки, погибли 5 моряков. Повреждения также получил КАТЩ № 562, погиб командир катера. С немецкой стороны повреждения получила и БДБ F211, которую спустя два дня отправили на ремонт.

Около 04.00 в районе Глейки подорвался на мине и затонул тендер № 25. Погибли 47 человек, в том числе 3 моряка из команды тендера. Затем в 11.20 там же наскочил на мину и получил повреждения бронекатер № 301.

В ту же ночь два немецких армейских парома типа «Зибель» – Si.Fe.307 и Si.Fe.316 – подорвались на минах и выбросились на мелководье в районе Капканы. Утром они оба были разбиты огнем советской артиллерии.

В районе мыса Еникале БДБ F449 наскочила на остатки опор немецкой подвесной переправы Крым—Тамань. В результате баржа потеряла ход и вскоре села на мель. С берега ее начала обстреливать советская артиллерия, а с моря – торпедные катера 3-го дивизиона 1-й бригады ТКА ЧФ. В итоге немецкие саперы, высадившиеся на баржу, заминировали ее корпус, и в 05.00 F499 была взорвана. Утром того же дня в районе Керчи в условиях тумана БДБ F419 была ошибочно обстреляна другой баржей F304 и получила прямое попадание 75-мм снаряда. В результате произошла детонация боезапаса, сложенного на палубе, и возник пожар. Погибли 6 моряков, в том числе командир группы быстроходных барж лейтенант цур зее Фельдт, еще 4 моряка были ранены или получили ожоги.

Горящую разбитую БДБ отбуксировали в порт Керчи, где затем ее в течение двух дней активно обстреливала советская артиллерия. В 15.00 11 ноября она получила прямое попадание снаряда крупного калибра, а спустя два часа ее корпус подорвали немецкие саперы.

Кроме того, утром 9 ноября в районе мыса Такиль две БДБ – F312 и F476 – были последовательно атакованы тремя шестерками Ил-2 из 11-й ШАД ВВС ЧФ. Баржи шли вдоль берега, что позволяло береговым зенитным батареям прикрывать их. Именно последние и смогли повредить два Ила. Однако F312 все же была повреждена прямым попаданием бомбы, а F476 получила множество осколочных пробоин, загорелась, и ее команда была вынуждена непрерывно откачивать поступавшую через пробоины воду.

Во время атаки третьей группы Ил-2 произошел необычный случай. Воздушный стрелок одного из штурмовиков, уже пикировавшего на цель, случайно выстрелил внутри кабины из сигнальной ракетницы. Вспыхнула электропроводка, повалил черный дым. Пилот, решив, что самолет подбит зенитным огнем, сразу же отвернул, но затем, успокоившись, смог благополучно вернуться на свой аэродром около Анапы. Морьякам же баржи F312 этот Ил засчитали как сбитый зенитным огнем.

Затем в 14.05 еще одна шестерка Ил-2 из 11-й ШАД совершила новый налет на Камыш-Бурун, где якобы обнаружили «сторожевые катера». Однако фактически в порту были лишь несколько разбитых и затонувших когда-то рыболовных судов, остовы которых теперь торчали из воды, напоминая силуэты катеров. В первом заходе штурмовики сбросили на «катера» бомбы АО-25, добившись одного прямого попадания. Однако летчики быстро поняли, что атакуют обломки, поэтому во втором заходе нацелились уже на позиции зенитных батарей и пехоты.

9 ноября штаб СКФ после нескольких неудачных попыток в последние дни доставить грузы и подкрепления в Эльтиген морским путем вынужден был доложить в Москву, что вспомогательный плацдарм полностью заблокирован с моря. При этом дела со снабжением основного плацдарма восточнее Керчи обстояли гораздо лучше. Туда днем 8 ноября были доставлены первые пять 152-мм гаубиц 21-го гвардейского артполка, закончилась переправа 339-й СД и началась переправа 383-й СД. Во второй половине 9 ноября переправа последней завершилась, начали переправляться 227-я СД и 58-й гвардейский артполк из 32-й гвардейской СД. Также началась переправа 63-й танковой бригады – до ночи 60-тонный паром № 2 перевез 6 Т-34, 1 тягач на базе тридцатьчетверки и 2 бронетранспортера.

Хотя и там без потерь не обходилось. На минах в проливе около плацдарма подорвались несколько кораблей:

– в 11.20 9 ноября в районе Глейки – бронекатер № 301, который в результате надолго вышел из строя;

– в 08.00 10 ноября в том же районе затонул сейнер № 62, из 42 человек, находившихся на его борту, уцелел лишь один;

– в 16.30 того же дня, в районе поселка Опасное, севернее мыса Еникале, затонул БКА-81 (№ 332) из 1-го гвардейского дивизиона бронекатеров 4-й бригады БКА Азовской военной флотилии. При взрыве из 12 человек его экипажа погибли 10, включая командира катера гвардии старшего лейтенанта Вячеслава Денисова.

Около полудня 10 ноября 2-я гвардейская СД смогла взять важные опорные пункты, расположенные западнее Баксы: гору Иванова (высота 129,6) и курган Марьины Могила.

В целом из-за плохой погоды в районе Керчи в течение 8–10 ноября активность авиации с обеих сторон, особенно истребительной, была крайне низкой. Так, например, 8 ноября 230-я ШАД выполнила всего 10 самолето-вылетов. Лишь летчики ВВС ЧФ продолжали более или менее активные действия: 8 ноября они выполнили 115 самолето-вылетов, доложив о 3 сбитых вражеских самолетах при потере трех своих; 9 ноября – 33 самолето-вылета при двух потерях, 10 ноября – 91 самолето-вылет и одном потерянном самолете. Несла потери и флотская авиа-

ция. Так, 9 ноября огнем зениток в районе Керчи был сбит ЛаГГ-3 из 2-й эскадрильи 25-го ИАП ВВС ЧФ. Его пилот – младший лейтенант Константин Муханов – погиб.

Люфтваффе в те же дни тоже потеряли несколько самолетов. Так, 8 ноября метеоразведчик Ju-88D-1 W.Nr.430484 «5Z+CA» обер-фельдфебеля Хайнца Гольдманна из Wekusta 76/1, летевший из-за низкой облачности на малой высоте, был в районе Керчи сбит зенитным огнем. Весь его экипаж числится погибшим. 9 ноября пропал без вести He-111H-11 W.Nr.8057 «G1+DS» унтер-офицера Вернера Бауэра из 8./ KG55. Другой бомбардировщик из той же эскадрильи был поврежден зенитным огнем, но вернулся на аэродром Сарабуз с тяжело раненым бортмехаником.

«Бросить войскам живой действенный лозунг»

Вечером 9 ноября от пристани Кротков к Эльтигену вышел очередной транспортный отряд: один бронекатер, один сторожевой катер и два катера-тральщика. На буксирах вели два гребных баркаса и десантный бот. Прикрывал эту «армаду» ударный отряд в составе одного торпедного, одного артиллерийского и одного сторожевого катеров. Это было все, что смог собрать Черноморский флот для переправы на плацдарм.

Для поддержки высадки к Эльтигену снова были направлены бипланы из 62-го ИАП ВВС ЧФ: пять И-15бис и пара И-153. Пока позволяли метеоусловия, они наносили удары по вражеским огненным точкам в районе плацдарма.

С немецкой же стороны непосредственную блокаду Эльтигена осуществляли восемь БДБ: F301, F307 и F386 находились на позиции к северу от плацдарма, F335, F547 и F573 – непосредственно перед ним, а F316 и F341 – южнее.

Около восьми часов вечера советские катера были замечены немцами и после пятиминутного боя с F335, F547 и F573 были вынуждены повернуть обратно. При этом ТКА № 114 и АК № 96 получили по одному попаданию 20-мм снаряда.

Каждая БДБ была вооружена одним 77-мм орудием, одной 37-мм пушкой и двумя 20-мм зенитными автоматами. Тягаться с ними огневой мощью в артиллерийской дуэли советские катера были просто не в состоянии.

Спустя час они снова попытались пробиться к плацдарму, но опять были обнаружены и обстреляны. После чего опять отошли от берега. Тем временем туман над проливом сгустился настолько, что высадка просто стала невозможной. Советские катера простояли до утра на якорях, а затем вернулись к пристани Кротков. На обратном переходе перевернулся и затонул один гребной баркас.

Таким образом, в ночь на 10 ноября на Эльтигенский плацдарм не было переправлено ни одного человека и ни одного килограмма груза. Немцам удалось добиться полной морской блокады плацдарма, причем они получили подтверждение этому из данных радиоперехвата.

Надежда теперь оставалась только на авиацию. В 10.40 командир 8-го ГШАП получил приказ снять подвесное вооружение с шести Ил-2 и подготовить их к вылету для сброса грузов на Эльтигенский плацдарм. Во второй половине дня погода улучшилась, и в 16.02 пять Илов вылетели к плацдарму с мешками с боеприпасами и продовольствием.

Одновременно 11-я ШАД получила еще одну задачу – уничтожить четыре БДБ, которые якобы зашли в порт Камыш-Бурун. Дивизия выполнила 15 самолето-вылетов, и еще 16 – 214-я ШАД, которая временно была оперативно подчинена ВВС ЧФ. Однако фактически барж в порту не оказалось, и пилоты «черных смертей», как и ранее, нанесли удары по остовам полузатопленных рыбацких судов и запасным целям на берегу.

К вечеру 10 ноября контр-адмирал Георгий Холостяков подготовил очередной выход к Эльтигену. Катера-тральщики № 60, 525, 562 и 572, а также шхуна МШ № 27 вели на буксире по одному парому, на которые погрузили 2 125-мм гаубицы, 3 76-мм пушки, боеприпасы и продовольствие. КАТЩ № 081 тащил за собой плот с боеприпасами и продовольствием. Командовал этим караваном капитан 3-го ранга Дмитрий Глухов, находившийся на сторожевом катере № 0102. Ударный отряд во главе с капитаном 3-го ранга Александром Жидко, как и прошлой ночью, включал СКА № 098, ТКА № 114 и АКА № 96.

Около полуночи 11 ноября АКА № 96, высланный к Эльтигену на разведку, был обнаружен немецкими БДБ, которых на этот раз поддерживали еще и три торпедных катера S45, S47 и S51. В ходе короткой стычки он получил несколько прямых попаданий, один мотор вышел из строя. Через пробоины внутрь корпуса начала поступать вода, и катер сильно осел на корму. Он дольше не мог находиться в море и ушел обратно в Кротков.

Затем блокаду попытался прорвать СКА № 012. Последовала серия новых кратковременных боев, в которых участвовали СКА № 098 и ТКА № 114. Стороны быстро теряли друг друга из виду в темноте и за дымовыми завесами. При этом Глухов неоднократно приказывал катерам-тральщикам продолжать идти к берегу, однако те при встрече с противником каждый раз поворачивали назад. Причем сделать такой разворот с понтонами на буксире и волнении на море в 3 балла было совсем непросто и опасно.

В конце концов около двух часов ночи Глухов приказал всем отойти на восток, чтобы снова собрать рассеянные катера. К этому моменту в район боя из Тамани подошли бронекатера № 304 и № 306. Далее состоялся интересный радиообмен:

– 02:50 Глухов – контр-адмиралу Холостякову: «...дозор и катера-тральщики вперед не идут...»;

– в 03.00 Холостяков – Глухову: заставить «...идти вперед силой оружия».

Что затем делал Глухов, неизвестно, но к 4 часам утра 11 ноября он наконец собрал караван вместе и снова повел его к Эльтигену.

Отсутствовали только КТЩ № 525 и ТКА № 114. Первый сначала намотал на левый винт оборвавшийся буксирный трос, а затем и вовсе лег в дрейф и был снесен течением к Кроткову. Второй же по какой-то причине отстал и пошел обратно на базу. В 04.08 приблизительно посередине пролива ТКА № 114 обнаружил БДБ F446, производившую постановку минного заграждения, и спустя пару минут произвел пуск торпеды. Однако та при сходе с направляющих в условиях сильного волнения ударилась о кронштейны этих самых направляющих и, сломав их, упала в воду, сразу же отклонившись от курса. После этого катер ушел в Кротков, а БДБ, даже не заметившая торпедной атаки, продолжила идти своим курсом.

Около 5 часов утра караван Глухова снова подошел к Эльтигену и попытался прорвать блокаду. Шедший головным СКА № 0102 попал под мощный огонь сразу пяти немецких барж и получил 9 прямых попаданий. При этом одним из них пробило ствол носовой 45-мм пушки, и при следующем выстреле его разорвало. Корпус катера был искорежен, рули заклинило, погибли все мотористы и расчет кормовой пушки. Капитан 3-го ранга Дмитрий Глухов получил смертельное ранение в голову (он умер 17 ноября, не приходя в сознание), еще семеро моряков были ранены. Потерявший ход катер пришлось взять на буксир и увести обратно в Кротков.

Шедший поблизости от него БКА № 304 (№ 433 зав. № 304) также получил попадания. На нем были убиты 5 и ранены 3 моряка. На обратном пути он тоже потерял ход и сдрейфовал на мель у мыса Тузла. Также прямым попаданием снаряда был выведен из строя мотор на КАТЩ № 081. Ряд осколочных пробоин и мелких повреждений получил СКА № 098.

После этого оставшиеся катера-тральщики повернули обратно и вернулись на свою базу. При этом удивительно, что все буксируемые ими паромы уцелели. В условиях начавшегося шторма на берег выбросило два парома и десантный бот № 1. Были разбиты волнами и затонули КАТЩ № 177 (сейнер № 5) и сейнер «Москва—Донбасс».

В ходе этих боев немецкие БДБ и торпедные катера не получили никаких серьезных повреждений. Однако затем в 07.40 пара Р-40Е из 30-го ОРАП ВВС ЧФ, которые пилотировали старший лейтенант Иван Марченко и младший лейтенант Николай Крайний, в районе мыса Чауда обнаружила два «раумбота». Летчики атаковали один из них, выпустив в нескольких атаках 2000 патронов из своих 12,7-мм пулеметов, и доложили о возникшем на нем пожаре. Это был R204, который был изрешечен пулеметным огнем, четыре немецких моряка были убиты, еще трое ранены. Другой «раумбот» был вынужден пришвартоваться к нему бортом, чтобы не дать затонуть, и затем довел его до Феодосии. R204 поставили в сухой док, где ремонтировали вплоть до весны 1944 г.

В 08.23 для удара по немецким БДБ, в который раз уже «обнаруженным» в Камыш-Буруне, вылетели 6 Ил-2 из 47-го ШАП ВВС ЧФ. Как и следовало ожидать, порт оказался пуст, и штурмовикам в очередной раз пришлось атаковать различные цели на берегу.

Уже вторую ночь подряд флот не смог ничего переправить в Эльтиген. Немецкая морская блокада была признана советским командованием фактически непреодолимой.

11 ноября к снабжению плацдарма по воздуху подключился 622-й ШАП из 214-й ШАД. Первые четыре штурмовика достигли цели в 15.30 и с высоты 50–100 м сбросили 8 мешков-контейнеров с едой и боеприпасами. В 16.15 такое же количество грузов доставила вторая четверка Ил-2. И наконец, уже в сумерках – в 16.30 – третья группа Илов сбросила с высоты 100 м еще 8 мешков, один из которых опустился в воду рядом с берегом.

249-й ИАП в этот день занимался разведкой и фотографированием района аэродрома Багерovo. Во время четвертого подобного задания в 14.15 шестерка ЛаГГов в районе села Малый Бабчик (ныне не существует), в 7 км северо-восточнее Багерovo, случайно встретилась с большой группой Ю-87. Младший лейтенант Владимир Михайлов сбил одну «Штуку», но после боя пропал без вести ЛаГГ-3 младшего лейтенанта Василия Зиновьева.

В течение дня Ил-2 из 230-й ШАД выполнили 12 самолетовылетов на штурмовку немецких БДБ, находившихся в порту Керчи. По возвращении летчики доложили о повреждении большой баржи и парохода. Фактически несколько барж в результате пулеметно-пушечного огня получили пробоины.

В то же время 790-го ИАП потерял в районе Керчи сразу три ЛаГГ-3. Погибли младшие лейтенанты Семен Ледков и Петр Кунцев. Третий летчик – младший лейтенант Алексей Добряк, сбитый в бою над северной окраиной города, смог выпрыгнуть на парашюте. Пехотинцы обнаружили его лежащим на земле без сознания. Пилота доставили в 422-й медсанбат, где он в тот же день умер от полученного тяжелого ранения.

Летчики ВВС ЧФ доложили, что выполнили 65 самолетовылетов и сббили 2 самолета. Один Ме-109, сбитый в районе Эльтиген—Керчь, был на счету младшего лейтенанта Анатолия Гудинского из 9-го ИАП.

С немецкой стороны отличились только два пилота. Сначала в 05.23 фельдфебель Мартинко из 15.(Kroat)/JG52 в районе порта Ильич, на побережье Тамани, сбил бомбардировщик Пе-2. Затем днем командир 6./JG52 лейтенант Хельмут Липферт в ходе одного вылета сбил 2 Ил-2. Первый в 13.45 в 2 км восточнее Катерлеза, а второй – в 13.50 в 10 км северо-восточнее Багерovo.

Во второй половине дня в небе над Керченским полуостровом появился еще один союзник люфтваффе – румынская 3-я авиагруппа пикирующих бомбардировщиков (Gr.3 Pic). Она базировалась на аэродроме Каранкут, и в ее составе были три эскадрильи – Esc.73, Esc.81 и Esc.85, оснащенных Ju-87D-3.

В 15.15 девять «Штук» во главе с командиром Esc.85 сублокотенантом (лейтенантом) Овидиу Черчелем совершили налет на пристани на Таманском полуострове. Однако из-за плотной облачности румыны не смогли прицельно сбросить бомбы, и нанесенный ущерб оказался незначительным.

Во время их промежуточной посадки в Багерovo аэродром был обстрелян советскими истребителями. Однако ни один из «Юнкерсов» не получил повреждений, и все они благополучно вернулись в Каранкут.

Тем временем переправа частей на плацдарм восточнее Керчи шла полным ходом. Туда переправлялась 227-я СД, были доставлены еще 10 Т-34 из 63-й танковой бригады. К 11 ноября на плацдарме находились уже более 27 тысяч человек, 229 орудий и 60 минометов. В тот же день части 383-й СД вышли к морю на восточной окраине Керчи, а 2-я гвардейская СД освободила Аджим-Ушкой. Генерал Петров решил, что в сражении наступает перелом, в связи с чем издал довольно пафосный приказ: *«Не прекращать наступление ни днем, ни ночью, для чего обязательно иметь в дивизиях половину сил в бою, половину в резерве – на отдыхе... Бросить войскам живой действенный лозунг «Даешь Керчь». Толково разъяснить на ходу нашим*

бойцам огромное значение нашего продвижения. Надо, чтобы все поняли, что, пройдя 6–8 км, мы сразу выиграем огромное преимущество».

Немцы тоже почувствовали, что ситуация висит на волоске, поэтому штаб 17-й армии запросил максимальную поддержку авиации.

В связи с этим группировка люфтваффе в Крыму в целом и в районе Керчи была усилена. На рассвете 12 ноября из Каранкута на аэродром Багерова перелетела часть «Мессершмиттов» из I./JG52. Их пилоты сразу же вступили в бой.

Так, унтер-офицер Курт Батен из 1-й эскадрильи уже в 07.15 сбил над побережьем Тамани Як-1. Затем в ходе следующего вылета его жертвой в 10.30 в районе села Малый Бабчик стал еще один Як. Однако в том бою был сбит и Vf-109G-6 W.Nr.410007 самого Батена. Летчик получил ранение и вернулся в строй лишь месяц спустя.

В 13.05 восточнее Баксы командир 2./JG52 обер-лейтенант Герберт Планер сбил Як-9. Но в том же бою затем был сбит и его Vf-109G-6 W.Nr.20590. Немецкий пилот был тяжело ранен, но смог выпрыгнуть на парашюте над окраиной Керчи.

В тот день был сбит и Vf-109G-6 W.Nr.140078 из 5./JG52. Его пилот унтер-офицер Герберт Христ получил ранение и едва не попал в плен, после того как посадил подбитый самолет на фюзеляж прямо на линии фронта. Однако его спасли и вытащили в тыл румынские пехотинцы.

Не повезло, а может, наоборот, повезло фельдфебелю Эдуарду Мартинко из 15.(Kroat)/JG52. В ходе дневного вылета его Vf-109G-6 W.Nr.19680 в районе Керчи был подбит немецкими зенитчиками. Однако хорватский летчик не пострадал и смог совершить вынужденную посадку на живот на своей территории.

Командир хорватской эскадрильи обер-лейтенант Мато Дуковач заявил, что в 14.43 в районе села Малый Бабчик сбил двухмоторный самолет, который он идентифицировал как ДБ-3.

В составе II./JG52 снова отличился командир 6-й эскадрильи лейтенант Липферт, который в тот день достиг рубежа в 50 побед. Сначала он в 08.51 над Керченским проливом, в 1 км восточнее Керчи, сбил Як-1, а затем в 10.47 в 2 км северо-восточнее – Ил-2.

В 10.17 жертвой фельдфебеля Фённекольда из 5./JG52 восточнее Булганака также стал Ил-2.

В 10.27 ефрейтор Хайнц Эвальд из 6./JG52 в районе села Малый Бабчик сбил Як-1. Это была первая победа будущего аса. *«Мы вылетели на „свободную охоту“ над восточным побережьем Крыма, – вспоминал он. – Я был ведомым у фельдфебеля Ханса Эллендта из 5./JG52. Мы были в воздухе уже 20 минут, но русских самолетов так и не было видно. С командного пункта нам приказали повернуть на юг. Со скоростью свыше 600 км/час мы летели на высоте 1000 м над поверхностью воды. В наушниках раздался голос Эллендта: „Внимание, прямо перед нами русские!“ Теперь и я их видел. Это были четыре Яка, выходявшие из облаков. Между нами было около 1000 м. У меня в голове проносится: „Проклятье! Плохо, что мы внизу“.*

Я вижу, как русские открывают огонь. Тогда я беру ручку на себя и лечу навстречу им, одновременно нажимая на спуск оружия. Один из Яков проносится мимо, в пяти метрах от меня. Чёрт возьми, „Esaу“! Мы с ним чуть не столкнулись лоб в лоб! В наушниках слышно, как Эллендт кричит: „Сбил, сбил!“ Я оглядываюсь: „Где он?“ – „Посмотри в сторону побережья, он там дымит“».

Во второй половине дня отличился унтер-офицер Карл Хайнц Оттен из 6./JG52, сбивший в 14.50 в районе села Кош-Кую (ныне Тасуново), в 5 км юго-западнее Багерова, очередной Ил-2.

Активно действовала и ударная авиация противника. Во второй половине дня 12 ноября румынские Ju-87D-3 трижды атаковали позиции советских частей, сыграв свою роль в оста-

новке наступления. Сначала девятка во главе с командиром Esc.85 сублокотенантом Овидиу Черчелом, которую прикрывали шесть Bf-109G из II./JG52, нанесла удар по скоплению войск и бронетехники северо-западнее Керчи. Потом десять «Штук» из Esc.81 под командованием сублокотенанта Мирчи Бадулеску, которых также сопровождала шестерка немецких истребителей, совершила налет на Аджим-Ушкой.

В ходе этих вылетов поблизости появлялись советские истребители. Однако каждый раз в дело вступали «Мессершмитты», которые не давали им даже приблизиться к «Юнкерсам».

Затем десять Ju-87D-3 во главе с тем же сублокотенантом Черчелом сбросили бомбы на советские войска в районе поселка Колонка. На этот раз эскортная шестерка Bf-109G «недосмотрела», и несколько советских истребителей все же смогли атаковать штурмовики. По румынским данным, ни один из самолетов не получил повреждений. В то же время сержант Ромулус Кристя, летавший в качестве бортстрелка/ радиста на «Штуке» адъютанта Думитру Никта, смог подбить один Як.

По советским данным, в небе произошло около 20 воздушных боев, в ходе которых летчики 4-й воздушной армии заявили о 18 сбитых самолетах. Среди последних был и один Хе-111, который, согласно советским данным, в районе села Ляховка (ныне не существует), находившегося западнее села Осовины, был сбит старшим лейтенантом Виктором Савченко из 57-го ГИАП.

В тот день 249-й ИАП выполнил 9 групповых вылетов. В 12.50 на очередное задание по разведке Керченского полуострова вылетела четверка ЛаГГ-3 во главе с командиром эскадрильи майором Василием Судариковым. Севернее Керчи наши истребители встретили большую группу Ю-87, которых сопровождали «Мессершмитты». Во время завязавшегося воздушного боя лейтенант Петр Щелькин в районе села Мама-Русская сбил один пикировщик, который горящим упал в Азовское море. Еще одна «Штука», сбитая в районе села Малый Бабчик, была на счету капитана Степана Васильева.

Но при этом полк понес тяжелую утрату. Пропал без вести ЛаГГ 36-летнего майора Сударикова. Он был кадровым военным, служил в Красной армии с 1930 г., а в 1936 г. стал одним из первых кавалеров нового ордена «Знак Почета». В Великой Отечественной войне Судариков участвовал с июля 1941 г. Что произошло с опытным летчиком, до сих пор неизвестно.

А уже вскоре летчики 249-го полка отомстили за товарища. Во время очередного вылета на разведку в 14.58–16.00 четверка ЛаГГов атаковала над Керчью большую группу Ю-87. Согласно советским данным, лейтенант Петр Батырев сбил два самолета: один – в районе Катерлеза, а второй – в районе села Кезы (ныне не существует), в 3,5 км южнее Мамы-Русской. Еще две «Штуки» были на счету младшего лейтенанта Владимира Жарова: первая – над поселком Колонка (ныне в черте г. Керчь), а другая – в районе Катерлеза. Еще одна «Штука», также сбитая в районе Катерлеза, была на счету младшего лейтенанта Владимира Михайлова.

Чуть позднее в том же районе произошло еще два воздушных боя. На этот раз отличились сразу два Героя Советского Союза из 249-го ИАП: командир полка майор Петр Козаченко, сбивший в районе Булганака один Me-109, и штурман полка майор Сергей Шевелев, на чьем счету был Ю-87. Еще один мессер в районе высоты 77,9 сбил старший лейтенант Николай Онопченко.

Интересно, что в официальном списке побед Шевелева не числится побед в этот день. Вообще у многих советских летчиков, в том числе упомянутых выше и далее по тексту, списки побед не совпадают с цифрами боевых счетов, указанными в летных книжках, в наградных листах и других учетных документах.

230-я ШАД выполнила 149 вылетов, из которых 79 были на счету эскортных истребителей. Штурмовики наносили удары по немецким позициям в районе Катерлеза, горы Куликовой, северо-западнее Катерлеза, и так называемой Грязевой Пучины – котловины с семью действующими грязевыми вулканами в 2,5 км севернее Булганака. В районе цели произошел

бой с четверкой «Мессершмиттов», при этом, по словам наших летчиков, одна пара атаковала штурмовики, а другая прикрывала ее от советских истребителей. Лейтенант Василий Кондауров из 863-го ИАП и старший лейтенант Николай Еремин из 979-го ИАП доложили о сбитых Me-109. Тем не менее уберечь подопечных ЛаГГи не смогли. Два Ил-2 пропали без вести, и два были сбиты огнем с земли. Как минимум три штурмовика были подбиты и, перетянув через пролив, сели на брюхо на побережье Тамани.

Для 214-й ШАД день 12 ноября прошел более удачно. В 15.30 10 Ил-2 из 190-го ШАП в сопровождении шестерки Р-39 из 66-го ИАП совершили налет на гавань Феодосии, сбросив на нее 24 бомбы ФАБ-100, 10 АО-25 и выпустив 46 реактивных снарядов. В результате у причала загорелась одна баржа, а в порту возникло несколько пожаров. При этом все штурмовики благополучно вернулись на базу.

Истребители эскорта на обратном пути заметили южнее от аэродрома Семь Колодезей (ныне Ленино), в 54 км западнее Керчи, летевший на высоте 200 м Ю-88. Пара в составе ведущего Героя Советского Союза старшего лейтенанта Павла Камозина и ведомого младшего лейтенанта Алексея Владыкина отвернула и атаковала его. По утверждению летчиков, «Юнкерс» был сбит. При этом личную победу записали не опытному асу Камозину, имевшему на счету уже 11 сбитых самолетов, а Владыкину, для которого она стала первой.

Согласно немецким данным, это был Bf-110G-2 W.Nr.5225 из Kustenstaffel Krim, который был подбит, а затем тяжело поврежден при аварийной посадке.

Так же в 66-м ИАП в этот день отличились младшие лейтенанты Анатолий Радченко и Михаил Максименко, которые северо-западнее острова Тузла в паре сбили один Me-109.

Командир эскадрильи из 790-го ИАП капитан Сергей Беседин и его ведомый младший лейтенант Филипп Морданов южнее села Малый Бабчик в паре тоже сбили один мессер. Однако бою с Me-109 в районе поселка Колонка погиб младший лейтенант Петр Исаков из того же полка.

Еще три вражеских истребителя были на счету летчиков 42-го ГИАП. Один в районе поселка Колонка сбил заместитель командира эскадрильи Герой Советского Союза старший лейтенант Григорий Павлов, второй над западной окраиной Керчи – старший лейтенант Николай Печеный, а третий был на счету красноармейца Александра Быстрицкого³.

Ил-2 из 622-й ШАП в течение дня выполнили 71 самолето-вылет на снабжение Эльтигенского плацдарма, сбросив десантникам 13 тонн грузов. Тактика таких миссий уже была отработана: «черные смерти» летели к цели низко над заливом группами по 4 машины в сопровождении истребителей. Заход, как, правило выполнялся с южного направления, перед сбросом мешков-контейнеров все самолеты выстраивались в ряд. Площадка для сброса, выбранная южнее Эльтигена, должна была обозначаться полотнищами, но часто этого не делалось, и летчики сбрасывали груз по своему усмотрению, посему тот не всегда попадал по назначению. Освободившись от подвески, штурмовики сразу отворачивали влево и так же на малой высоте уходили на базу.

Активными были в этот день и ВВС ЧФ. Они выполнили 154 самолето-вылета, не понеся потерь, Ил-2 из 11-й ШАД сбросили десанту в Эльтигене 11 тонн груза, а истребители сбили один самолет противника.

Как потом оказалось, 12 ноября стало пиком работы воздушного моста в Эльтиген. Выполнив 107 вылетов, армейские и флотские Ил-2 сбросили на плацдарм в общей сложности

³ Быстрицкий начал службу в РККА еще в декабре 1937 г., а потом в 1939 г. окончил Сталинградскую летную школу и начало войны встретил в звании старшего лейтенанта. Однако позднее Быстрицкого разжаловали в рядовые, но оставили летать в качестве летчика-истребителя. Затем в августе—ноябре 1943 г. он сбил три Me-109 и в феврале 1944 г. получил орден Красной Звезды. В том же году ему вернули и звание, к концу войны старший лейтенант Быстрицкий занимал должность командира звена 42-го ГИАП.

24 тонны грузов. При этом один вылет – для контроля результатов сброса – выполнил лично командир 214-й ШАД генерал-майор Степан Рубанов.

Как уже говорилось выше, снабжение плацдарма восточнее и севернее Керчи только однажды осуществлялось методом сброса грузов с воздуха – 6 ноября. После его расширения там были оборудованы две взлетно-посадочные площадки: одна – у поселка Маяк, а вторая – между Жуковкой и поселком Опасное. На них летали самолеты 9-го отдельного авиационного полка ГВФ под командованием подполковника Ивана Сегедина, находившегося в оперативном подчинении 4-й ВА и который, как следует из его наименования, был укомплектован бывшими гражданскими летчиками.

Самолеты Ли-2 и ПС-84 из 9-го ОАП ГВФ, базировавшиеся на аэродроме около станицы Ахтанизовская на Тамани, приземлялись на площадке у Жуковки. Более легкие бипланы У-2, СП (модификация У-2 с трехместной пассажирской кабиной) и У-2С (санитарный вариант с отсеком для раненого на носилках) действовали с полевого аэродрома около станицы Фонталовская и садились на площадке около Маяка.

Они доставляли на плацдарм срочно необходимые виды боеприпасов, командированных офицеров, медицинский персонал и оборудование, медикаменты и консервированную кровь, имущество связи, почту и, конечно, различные штабные документы. Обратными рейсами забиралась тяжелораненые и командированные.

Кроме того, на плацдарм летала 5-я отдельная санитарная эскадрилья капитана Гавриила Кошкина. Она имела в своем составе 14 самолетов: 2 2-моторных Як-6 и 12 санитарных У-2 различных модификаций.

При этом для летчиков были разработаны жесткие инструкции, которые регламентировали порядок использования площадок на плацдарме и полетов через Керченский пролив. Благодаря их исполнению и, несмотря на большое число полетов, потерь в составе 9-го ОАП ГВФ и 5-й ОСАЭ не было.

В тот же день из Николаева на аэродром Сарабуз в срочном порядке перебазировалась I./KG4 майора Бётхера, которая фактически была одной из элитных бомбардировочных авиагрупп.

Бётхеру и ветеранам его подразделения живописные крымские пейзажи были прекрасно знакомы по весне и лету 1942 г. Тогда «Хейнкели» участвовали в операции «Охота на дроф» – наступлении 11-й армии на Керчь, а затем в штурме Севастополя, наносили авиаудары по советскому флоту в портах и на море. Именно в это время Бётхер поставил несколько рекордов по числу боевых вылетов на He-111, получил славу снайпера, с особой точностью сбрасывавшего бомбы большой мощности на точечные объекты и успешно выполнявшего самые непростые миссии. Потом было оптимистическое наступление на Кавказ и Сталинград, когда многим летчикам казалось – победа над Советами близка. Затем череда «ужасных катастроф» и поражений, а весной 1943 г. – «новая надежда» – восстановление боевой мощи бомбардировочной авиации до максимальной за всю войну, ряд успешных стратегических воздушных операций. Ну а потом провал операции «Цитадель» и отступление к Днепру. И вот теперь, спустя полтора года, Бётхер и его команда опять вернулись в Крым для того, чтобы помочь 17-й армии сдерживать атаки.

Уже вечером 12 ноября Бётхер, выполнявший свой 597-й боевой вылет, снова увидел знакомые очертания полуразрушенной Керчи. Поднявшись уже в темноте в 20.10 из Сарабуза, «Хейнкели» сбросили на окрестности Аджим-Ушкайя полубронебойные осколочные бомбы SD50 и затем в 22.45 вернулись обратно на базу. В районе цели был отмечен огонь трех тяжелых зенитных батарей.

Всего в течение дня, несмотря на сильную облачность, немецкие и румынские бомбардировщики и штурмовики осуществили несколько массированных налетов на Керченский плацдарм, сбросив на него около 2000 бомб всех калибров. В этот день советские наблюдатели

зафиксировали 650 пролетов вражеских самолетов, и почти все в районе Керчи. В результате мощной поддержки с воздуха, оказанной в самый нужный момент, части 17-й армии на сей раз смогли сдержать все атаки. Добавим, что и потери, понесенные люфтваффе, оказались одними из самых высоких за всю битву.

Вечером 12 ноября контр-адмирал Холостяков предпринял новую попытку прорвать морскую блокаду Эльтингена. Теперь он решил использовать только одни бронекатера, чья осадка позволяла подойти к берегу вплотную.

В 16.30 из Тамани вышли четыре бронекатера – № 71, 112, 134 и 323. На переходе через Керченский пролив их прикрывали дымовыми завесами два торпедных катера и Илы из 8-го ГШАП. Под огнем артиллерии они смогли достичь плацдарма, быстро выгрузить на берег 14,9 тонны боеприпасов и 2,8 тонны продовольствия и благополучно уйти в Кротков.

С наступлением темноты на подавление немецких батарей и прожекторов в районе Эльтингена вылетали 3 И-153 и 2 И-15бис из 62-го ШАП и 4 МБР-2 из 119-го МРАП. При этом одна летающая лодка не вернулась обратно, и ее экипаж по сей день числится пропавшим без вести.

Перед рассветом 13 ноября бронекатера отправились во второй рейс к Эльтингену. На этот раз они натолкнулись на такой массированный огонь, что к плацдарму смог прорваться только один БКА № 134. Под обстрелом он за 10 минут выгрузил 56 ящиков со 122-мм минами, взял на борт 23 человека – раненых и моряков с погибших ранее катеров – и смог благополучно отойти.

БКА № 112, на котором находился командир 1-го дивизиона БКА капитан-лейтенант Савелий Милюков, три раза пытался подойти к берегу. В ходе последней попытки он сел на мель, но смог самостоятельно сняться и уйти. При отходе все бронекатера получили мелкие повреждения от осколков и смогли вернуться обратно. Четыре моряка из их команд были ранены.

Новая голубая линия

Ранним утром 13 ноября командир 6./JG52 лейтенант Липферт в ходе вылета на разведку погоды сбил сразу два Як-1: первый – в 05.43 в 3 км южнее Булганака, а второй – в 05.47 в 1 км севернее поселка Маяк.

Тут надо заметить, что Липферт в своей группе был «штатным» разведчиком погоды. Он потом так рассказывал об этих вылетах из Багерова: *«Как и прежде, я каждое утро почти всегда первым поднимался в воздух. Возможно, такие же люди были и у русских, потому что, когда мы пробыли на аэродроме некоторое время, я во время вылетов на разведку погоды начал сталкиваться с вражеским самолетом, чей стиль полета казался мне уже знакомым.»*

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.