



Лётчики особого назначения Севастопольская операция



Продолжаем публикацию документального повествования о малоизвестных фактах боевых действий советских лётчиков Московской авиагруппы особого назначения. Мы впервые публикуем фотографии и выдержки из боевых донесений, хранящихся в Российском государственном архиве социально-политической истории и Российском государственном архиве экономики.

В июне 1942 года 250-дневная оборона Севастополя подходила к концу. При полном господстве в воздухе немцы блокировали морские коммуникации, от которых зависело снабжение защитников города боеприпасами и продовольствием. Командующий 11-й армией Манштейн бросил на ужесточение блокады Севастопольского гарнизона и города все силы авиации и торпедные катера.

После того как несколько направлявшихся из Новороссийска судов были потоплены, дальнейшее использование морского транспорта стало невозможно. Для сообщения с Севастополем были привлечены все имеющиеся боевые корабли и подводные лодки. Но их катастрофически не хватало для доставки снабжения и боеприпасов, а также для эвакуации раненых. Оставалась возможность перевозок только по воздуху.

«ДУГЛАСЫ» — ПОСЛЕДНЯЯ НАДЕЖДА

Из шифротелеграммы командующего Черноморским флотом (ЧФ) и Севастополь-

ским оборонительным районом (СОР) вице-адмирала Октябрьского — командующему Северо-Кавказским фронтом (СКФ) маршалу Будённому: «17 июня. Имею 10.000 раненых. Мест нет. Вызвать нечем. Количество раненых увеличивается. Прошу быстрее дать 20 самолётов «Дуглас» обязательно полётами по ночам, чтобы вывозить раненых».

По решению Ставки 20 экипажей Московской авиагруппы особого назначения были сняты с Западного фронта и переданы в прямое подчинение Военному Совету СКФ. Утром 20 июня 14 «Дугласов» вылетели из Внукова и после дозаправки под Сталинградом к вечеру приземлились в Краснодаре. С ними прибыла оперативная группа штаба МАОН, инженерно-технические службы, полёвая авиаремонтная бригада, доставлены запасные части. Ещё шесть «Дугласов», получившие промежуточное задание перебросить на Северный Кавказ лётный состав двух истребительных полков, прибыли в Краснодар двумя днями позже.

Вечером 20 июня в штабе авиагруппы в Краснодаре началась разработка операции.

ЛЁТНОЕ ПОЛЕ ХЕРСОНЕССКОГО МАЯКА

Единственным действующим аэродромом Севастополя был Херсонесский маяк. Близость аэродрома к линии фронта позволяла противнику держать его под постоянным обстрелом дальнобойной артиллерии.

Как только обстрел стихал, аварийно-восстановительная бригада начинала срочно восстанавливать лётное поле. Воронки забрасывали камнями, засыпали песком и заравнивали катком, укрепляли разрушенные капониры для самолётов.

Лётчикам группы особого назначения пришлось в кратчайшие сроки разработать всю систему взлётов и посадок на лётном поле, круглосуточно находившемся под прицелом зениток, судовых батарей и авиации гитлеровцев.

До Севастополя было 450 км. С учётом продолжительности лётной ночи и 2,5-часового перелёта в один конец в течение суток был возможен один рейс. Чтобы избежать скопления «Дугласов» при посадке на непрерывно обстреливаемом лётном поле, решили лететь с интервалами 10–15 минут.

Трассу разработали с учётом боевой обстановки на оккупированном Крымском побере-



жье. Для скрытного выхода к морю была выбрана глухая горная полоса кавказского побережья между Анапой и Новороссийском. Около двух часов самолёт должен был следовать курсом на значительном расстоянии от берега, скрывавшем от вражеских звукоуловителей шум мотора, вне досягаемости береговой артиллерии, затем разворачивался почти на 90° у мыса Сарыч, проходил Балаклаву и заходил на посадочную полосу у Херсонесского маяка.

3-Я ЭСКАДРИЛЬЯ, ОТ ВИНТА!

Боевой приказ о начале Севастопольской операции был получен в ночь с 21 на 22 июня. В пробный рейс решили выпустить шесть экипажей 3-й эскадрильи.

Первым на прокладку ночной трассы вылетел самолёт

Л-3947 с командиром корабля Колесниковым с 1,8 тонны боеприпасов на борту. Мино-вав Феодосию, самолёт пошёл вдоль тёмной линии высокого берега. Справа проходили дворцы Крыма. Судак, Алушта, Гурзуф, Ялта остались позади. В глубине ночи показалось багровое пламя пожара. Это был Севастополь, окружённый огненным кольцом. На земле зажглись треугольник фонарей, указывая место посадки. Экипаж осторожно приземлил самолёт. Проверив состояние взлётно-посадочного поля, командир эскадрильи дал радиограмму в Краснодар: «Всё в порядке. Аэродром к посадке пригоден. Выпустите все самолёты».

АННА БЕЛУРСУВА

продолжение следует

Из донесения командира 3-й эскадрильи авиагруппы особого назначения:

Доношу, что поставленная Вами на ночь с 21 на 22 июня 1942 г. задача по транспортировке грузов с аэродрома Краснодар на аэродром Севастополь, с посадкой на последнем, выполнена пятью кораблями ПС84 вверенной мне эскадрильи.

Выполнение заданий и перевозки

1. Самолёт 8400 — Командир ЧЕРНЯКОВ — туда 1702 кг продовольствия, обратно 16 чел.
2. Самолёт Л3912 — ЛЮБИМОВ — туда 1820 кг боеприпасов, обратно 12 пассажиров.
3. Самолёт Л3947 — КОЛЕСНИКОВ — туда 1806 кг продовольствия, обратно 7 чел.
4. Самолёт Л3050 — ИЛЬЧЕНКО — туда 1809 кг продовольствия, обратно 5 чел.
5. Самолёт Л3996 — СКРЫЛЬНИКОВ — туда 1800 кг продовольствия, обратно 16 чел.
6. Самолёт Л3001 — ВЕЛИЧАЕВ — задания не выполнил из-за потери ориентировки.

ПОЛЁТЫ «ДУГЛАСОВ» над Севастополем прикрывали зенитные батареи, июнь 1942 года

