

УДК 355.404.4

ВОЗДУШНАЯ РАЗВЕДКА СОВЕТСКОГО ФЛОТА В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ В ИЮНЕ–АВГУСТЕ 1941 ГОДА

Ткаченко С. Н.

**Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского,
г. Симферополь, Российская Федерация
E-mail: tkserg2018@yandex.com**

Раскрыты количественный и качественный состав разведывательной авиации ВВС Черноморского флота и Дунайской военной флотилии накануне и в начальный период Великой Отечественной войны, основные задачи и направления её действий, общая характеристика организационной работы разведотделов и непосредственного выполнения воздушной разведки в специфических условиях начала войны. Даны характеристики технической стороны авиаразведки, рассмотрены сложности организации и проблемы при проведении полетов. Открыт ряд ранее неизвестных моментов истории флота, уточнены некоторые обстоятельства известных событий.

Ключевые слова: начальный период Великой Отечественной войны, военно–воздушные силы Красной Армии, Черноморский флот, Дунайская военная флотилия, воздушная разведка, боевые действия, Черное море, Дунай, Босфор, Крым.

Ведение постоянной и целенаправленной разведки всеми доступными силами и способами – неотъемлемая часть боевых действий и не только их. Организация разведки в период войны – это целенаправленная деятельность командиров и штабов по разработке мероприятий в интересах добывания сведений о противнике и местности в районе военных действий. Специфика Черноморского региона, где большую роль играет само его географическое расположение, стратегические интересы нескольких государств, присутствие здесь крупных формирований армий и флотов, разнообразие условий сочетания суши и моря, до сих пор является предметом деятельности разведывательных органов. Это относится и к периоду Великой Отечественной войны, а особо – к ее начальному этапу, когда с советской стороны разведка осуществлялась прежде всего воздушным путем, с привлечением авиации Черноморского флота.

Историография данной исторической проблемы весьма примечательна: практически не найдено открытых отечественных работ как советского, так и современного периода; в то же время современными авторами заявлено несколько статей, явно написанных на переводных материалах иностранных исследований (например, статьи в украинском журнале «Авиация и время»). Общая характеристика разведывательной деятельности авиации Черноморского флота в начальный период войны и некоторые конкретные примеры ее применения имелись только в изданиях, доступ к которым открыт сравнительно недавно. Однако многие аспекты – даже само собой разумеющиеся (численность, состав сил, качественные характеристики применяемых авиационных средств) – отражены в разных

публикациях, причем не всегда едины в своей фактуре. Наиболее информативные работы по истории морской авиации в битве над Черным морем и Крымом – М. Э. Морозова, Р. С. Иринархова, В. Л. Герасимова, А. М. Артемьева, В. Д. Доценко, П. Н. Иванова, Н. М. Лаврентьева, Р. С. Демидова, Л. А. Кучеренко, Ю. В. Храмова и других, – затрагивают фрагментарно, или только упоминают воздушную разведку авиацией флота в июне–августе 1941 года. В позитивную сторону стоит отметить работы П. В. Левшова, Д. Е. Болтенкова, А. Н. Заблотского, А. И. Сальникова, в которых идет речь о разведывательных авиачастях и их действиях, применении авиационной техники, но начальный период войны в Черноморском регионе в них рассмотрен фрагментарно.

Первый период войны (22 июня 1941 г. – ноябрь 1942 г.) в истории авиации флота выделяется, имеет свои особенности, но даже в нем следует отметить определенные этапы. Так, под начальным периодом войны понимается промежуток между 22 июня и 9 июля 1941 года, как принято в современной отечественной историографии [1, с. 37]. Примерно так же датируется этот период и в советской историографии – до середины июля [2, с. 21]. Хотя с точки зрения генезиса процессов и их развития, в настоящем исследовании рассматривается более широкий диапазон времени – до конца лета 1941 года.

Прежде охарактеризуем общее положение флота. По довоенным планам, оборону северного и восточного побережья Черного моря от Одессы до Батуми и побережье Крыма должен был осуществлять Черноморский флот [3, с. 99]. Составной частью Черноморского флота были его военно–воздушные силы (ВВС). Летом 1941 г. в Крыму, на Кавказском побережье и северо–западной части Причерноморья базировались крупные силы морской авиации (командующий ВВС ЧФ генерал-майор В. А. Русаков, военный комиссар бригадный комиссар М. Г. Степаненко, начальник штаба – полковник В. Н. Калмыков). По данным современной справочной литературы, всего к началу войны в военно–воздушных силах Черноморского флота насчитывалось 632 боевых самолета и 165 других, итого 797 летательных аппаратов [4, с. 50]; (по другим данным – 827 самолетов [5, с. 325], вероятно – с учетом не только боевых, но и транспортных и вспомогательных – среди каковых было не менее 165 учебных машин [6, с. 60]). В обобщающих работах советского периода приводятся сведения о 626 самолетах в ВВС ЧФ [7, с. 325; 8, с. 141] (но в некоторых книгах – 625 [9, с. 5; 10, с. 220], в т.ч. 167 разведчиков, или еще меньше – 624, из них 140 гидросамолетов [11, с. 268]). По данным современной обобщающей книги о Черноморском флоте на начало войны в ВВС было 144 бомбардировщика, 315 истребителей и 167 гидросамолетов, итого – тоже 626 машин [12, с. 215]. Явно без учета транспортных, учебных и вспомогательных самолетов. Самые последние, уточненные данные из «Военно–исторического журнала» – 639 боевых самолетов (из них 172 разведчика), а всего 794 самолета всех типов (из которых 661 исправен) [13, с. 8]. В обобщающем труде военных историков приводятся такие же данные по боевым самолетам ВВС ЧФ (639 всего, из них 543 исправны), из них подробно рассмотрен состав и разведсамолетов: всего 172, исправно 127 (ГСТ – 11/9, КОР-1 – 9/5, КОР-2 – 5/4 (см. ниже о

гидросамолете КОР-2 (Бе-4)), МБР-2 – 142/106, Р-5 – 4/2, Че-2 вообще нет на 22.06.1941 г.) [14, с. 404, 406–407].

В общей сложности в составе флотской авиации числилось две авиабригады, семь авиационных полков (включая учебно-резервный авиаполк центрального подчинения), десять (по другим данным – 11 или даже 13) отдельных эскадрилий и два (по иным данным – три) авиаотряда, семь авиабаз и многочисленные тыловые структуры [15, с. 11–12; 4, с. 50; 5, с. 325]. В стадии формирования находились 3-й учебный резервный авиаполк, 68-й авиаполк, две авиаэскадрильи 8-го и 9-го авиаполков [16, с. 160]. С 25 июня создан Особый Черноморский авиационный отряд Гражданского воздушного флота (ГВФ) для обеспечения транспортных авиаперевозок в интересах ЧФ [17, с. 102–103]. По плану мобилизации после начала боевых действий в состав ВВС ЧФ были приняты 6-я бомбардировочная и 7-я разведывательная авиационные эскадрильи войск НКВД – первая с базированием на аэродроме Коктебель вошла в 40-й БАП 63-й авиабригады, вторая в 82-ю морскую разведэскадрилью с базированием в Одессе [18, с. 70; 19, с. 272]. Вся надземная часть ПВО Крымского региона полностью возлагалась на истребительные авиачасти ВВС Черноморского флота [10, с. 153, 198–199]. На флотскую авиацию возлагались и функции авиаразведки.

Организация и непосредственно разведка осуществлялась в соответствии с требованиями временного «Боевого устава морских сил РККА 1937 г.» (БУМС-37), введенного 26 марта 1937 г. Согласно ст. 66 этого устава вся разведка подразделялась на оперативную и тактическую, и к ним выдвигались требования, совокупность сил и средств и другие факторы. При этом «разведывательная авиация, являясь одним из важнейших средств оперативной разведки, относится к главнейшему средству тактической разведки благодаря скорости, большой дальности видимости и одновременному охвату наблюдением значительных площадей, способности проникать в глубину боевого порядка противника и выполнять разведку скрытно (при благоприятных условиях обстановки)» (ст. 71) [21, с. 55]. Основные положения оперативного искусства и тактики ВМФ были изложены во «Временном наставлении по ведению морских операций» (НМО-40), введенном в действие в 1940 году. Кроме того, в 1939–1940 годах был введен целый ряд наставлений по боевой деятельности различных сил флота (надводных кораблей, подводных лодок, авиации, штабов соединений ВМФ, речных флотилий и др.). «Временное наставление по боевому применению морской авиации 1937 г.» появилось 4 мая 1937 года, когда заместитель Народного комиссара обороны – начальник Морских сил РККА флагман флота 1 ранга В.М. Орлов подписал приказ № 059 о введении наставления, и с ним морская авиация ВМФ СССР прошла всю Великую Отечественную войну. Наставление морской авиации включало в себя девять глав: первая глава – «Назначение и боевые задачи морской авиации»; вторая глава – «Основы организации боевого управления»; третья глава – «Разведка»; четвертая глава – «Боевые действия против воздушных сил противника»; пятая глава – «Боевые действия против морского противника и морских баз»; шестая глава – «Боевые действия на сухопутных участках приморской полосы театра»;

седьмая глава – «Применение авиации в охране флота»; восьмая глава – «Организация базирования морской авиации»; девятая глава – «Нормы боевой работы» [22]. В соответствующей главе развивались положения по организации авиаразведки флотской авиацией, уточнялись требования и терминология. Так, например, дальняя воздушная разведка должна была проводиться в радиусе свыше 200 морских миль, а основными видами авиаразведки были разведывательный поиск и наблюдение за обнаруженной целью [23, с. 679].

Таким образом, порядок организации воздушной разведки посредством сил морской авиации закреплялся в руководящих документах еще с довоенного времени. Однако в руководящих документах оказались недооцененными возможности морской авиации, особенно ее ударных сил, минного и торпедного авиационного оружия, не уделялось достаточного внимания развитию системы базирования, а также необходимости достижения господства истребительной авиации в воздухе. Морскую авиацию – в том числе такой специализированный вид как разведывательная авиация – предполагалось использовать для воздействия по портам и обеспечения действий надводного и подводного флота, она могла эпизодически привлекаться для ударов по конвоям и отдельным транспортам противника в море. Война показала несостоятельность подобной оценки.

Морская авиация оказалась наиболее результативным мобильным и универсальным родом сил Военно–Морского Флота, она могла поражать любые морские и береговые цели. В первые месяцы войны усилия авиации флота были в основном направлены по портам и базам Румынии на Черноморском побережье и на р. Дунай. Главным объектом при ударах по портам, базам противника были не портовые сооружения, а корабли и транспорты, стоявшие в них. Наибольшее значение имели удары по Констанце и Сулине, являвшимся исходными или конечными пунктами коммуникаций противника. Кроме действий по портам и базам, авиация флота наносила удары по промышленному центру Плоешти и политическому и административному центру – Бухаресту. Если действия по Бухаресту имели цель морального воздействия на тыл противника, то действия по Плоешти – центру добычи и переработки нефти – играли важную роль в нарушении снабжения топливом армии, флота и военно–воздушных сил противника, действующих на Черноморском театре. Ни одна боевая операция флота не разрабатывалась без участия морской разведывательной авиации, полученные ею сведения считались важнейшими при разработке планов боевых действий.

Важно отметить техническую сторону – в 1934 году на вооружение авиации флота стали поступать отечественные гидросамолеты МБР-2 (морской ближний разведчик) конструкции Г. М. Бериева, которые стали основой гидроавиации [24]. После испытаний МБР-2 передали Таганрогскому авиазаводу №31 для серийного производства. Это была машина с экипажем в три человека и общим полетным весом чуть более 4 тонн, способная нести до 500 килограммов бомб, устанавливались два пулемета. Лодка гражданской модификации МП-1 была способна перевозить 6 пассажиров или эквивалентный по весу груз. Поставки МБР-2 в строевые части Черноморского и Балтийского флотов начались во второй

половине 1934 года, а в следующем 1935 году МБР-2 стали поступать на Тихоокеанский флот, 1937 году – на Северный флот. В 1939 году МБР-2 поступили в авиационные части погранвойск НКВД. Самолет МБР-2 был подлинно рабочей машиной, способной успешно решать разнообразные задачи морской авиации в условиях 1930-х годов. МБР-2 – в обиходе любовно прозванный «амбарчиком» – обладал высокой мореходностью (преодолевал волну высотой 0,7 м), был дешёв в изготовлении, и его можно было строить в больших количествах (в общей сложности изготовлено 1365 МБР-2, включая пассажирские МП-1) [24, с. 258, 435]. Однако в 1940 году их производство прекратили – «амбарчик» был машиной надёжной, но морально устаревшей, не предназначенной для полётов в сложных метеоусловиях, тем более для воздушного боя. Выпуск этого летательного аппарата, тем не менее, позволил СССР отказаться от закупки гидросамолетов за границей.

А вот новейшие по тем временам самолеты отечественные авиаинженеры попытались строить у себя по лицензиям. В 1937 году с американской фирмой «Consolidated» был заключен договор о приобретении лицензии на производство новейшей летающей лодки РВУ-1. Она была предназначена для ведения разведки в открытом море, максимальная продолжительность её полета составляла до 30 часов, по другим характеристикам это также был один из лучших представителей в своем классе. Руководство запуском в серию были поручены ОКБ Г. М. Бериева, а серийное производство планировалось наладить на Таганрогском авиазаводе № 31. В мае 1938 года была построена первая лодка с американскими двигателями «Райт Циклон». 3 июня начались заводские испытания, и на всех эксплуатационных режимах полета машина обладала хорошей устойчивостью, что позволяло быстро освоить ее. В январе 1939 года началась серийная постройка летающей лодки под обозначением ГСТ (гидросамолет транспортный) [25]. В отличие от американского прототипа, модификации ГСТ оснащались различными двигателями отечественного производства. Стрелковое вооружение включало четыре подвижных установки пулеметов ШКАС. Первые ГСТ направили в 80-ю разведывательную эскадрилью ВВС Черноморского флота, а с июля 1940 года они стали поступать и на Северный флот. К началу войны на Черном море находилось 11 самолетов ГСТ, а на Севере – 7 машин. Летающие лодки поставлялись с 1940 года также и Полярной авиации Главного управления Северного морского пути и управлениям гражданской авиации в Сибири и на Дальнем Востоке под наименованием МП-7. Однако ГСТ не стал массовым самолетом по целому ряду причин – в частности, были противники среди командования флота, ориентировавшиеся на самолеты отечественных конструкций, а также сказались сложности производства. Окончательное решение о снятии ГСТ с производства приняли после наложения правительством США эмбарго на поставки в СССР после начала войны с Финляндией. Исчерпав запас импортных узлов, таганрогский завод в конце 1940 года перешел на производство более простых самолетов МДР-6 (Че-2), изготовив всего 27 ГСТ – причем 5 из них были выпущены в варианте МП-7 [24, с. 276]. На этом производство закончилось. Тем не менее, именно эти два типа самолётов гидроавиации стали основой разведывательных авиачастей советского флота. Кстати, в СССР до войны

специального самолета-разведчика ни для ВВС Красной Армии, ни для ВВС флота так и не было создано, авиачасти были укомплектованы устаревшими машинами [26, с. 156].

Воздушная разведка являлась одним из важнейших видов боевого обеспечения деятельности ВМФ и его авиации, а также войск на приморских направлениях. В канун войны разведывательная авиация, состоявшая из отдельных полков и эскадрилий, в количественном отношении занимала второе место после истребительной авиации (25% общего состава авиации ВМФ) [27, с. 10].

По данным военной статистики недавнего времени, всего в советском ВМФ на 22 июня 1941 года было 18 ГСТ, из них 4 неисправны; на все самолеты 7 боеготовых экипажей; 11 Че-2 – все исправны. Больше всего ближних разведчиков МБР-2, причем они на вооружении и в армии, и особенно на флоте – всего таковых в РККА 5 самолетов (3 – исправны, 2 – не исправны), а наличие в ВМФ СССР – 756 самолетов (617 – исправны, 139 – не исправны), на все МБР-2 имеются 238 боеготовых экипажей [28, с. 241]. Эти данные несколько отличаются от приведенной после войны статистики Главного штаба ВВС СССР – 345 всех самолетов-разведчиков на всех флотах без указания типа (подразумеваются все СБ, Че-2, ГСТ, КОР-2, МБР-2), и 359 экипажей на них, хотя готовых к полетам ночью – только 61 экипаж [29, с. 80, 130]. Как раз все эти «ночники» – летный состав ВВС ЧФ.

На начало войны на ЧФ (вместе с Каспийской флотилией) по послевоенным данным Главного штаба ВВС СССР – 140 самолетов-разведчиков и 162 боеготовых экипажа на них (включая указанные экипажи, готовые для ночных вылетов). И эти цифры не особо отличаются от приведенных в специальной литературе [15, с. 11–12], согласно которой самолетный парк морских разведчиков составлял 150 единиц, из которых 139 было МБР-2 и 11 – ГСТ, а укомплектованность частей разведывательной авиации составляла 131 %. Также имеются данные о 167 гидросамолетах на Черном море [30, с. 5] и даже 172-х этих машинах [13, с.8]. То есть накануне войны соотношение боевых самолетов было следующим: бомбардировочные авиаполки – 21,5 %, истребительные – 54,8 %, разведывательные – 23,7 % или не намного больше

В состав ВВС Черноморского Флота входили несколько частей разведывательной авиации:

– один авиационный полк – 119-й морской разведывательный (119-й МРАП), по состоянию на 01.06.1941 г. в нем насчитывалось 30 (в т.ч. 29 исправных) МБР-2, 5 (в т.ч. 3 исправных) У-2, 1 С-2, 1 УТ-2, 1 МП-1, все исправные;

– шесть отдельных морских разведывательных авиаэскадрилий: 16-я ОМРАЭ, 45-я ОМРАЭ, 60-я ОМРАЭ, 80-я ОМРАЭ, 82-я ОМРАЭ, 83-я ОМРАЭ, о них речь ниже. При этом гидроавиацию возглавлял штаб существовавшей еще с довоенного времени Особой авиационной группы ВВС ЧФ (командир майор И.Г. Нехаев, военком полковой комиссар И. А. Водянов), иногда именуемой также Севастопольской авиационной группой. В её состав входили 16-я, 45-я, 60-я, 80-я ОМРАЭ и отдельный корабельный отряд (или ОКА);

– один отдельный морской разведывательный авиаотряд – 98-й ОМРАО, вооружённый 4 МБР-2, базирующийся в Очакове. При приближении войск противника к Очакову, в середине августа 1941 г. 98-й ОМРАО был перебазирован в Севастополь. Кстати, на Интернет-ресурсах неверно назван номер этого авиаотряда – 96-й [31]; явная ошибка в нумерации легко исправляется изучением дополнительной литературы [4, с. 529; 5, с. 325] и особенно специальных официальных Перечней вхождения войсковых частей в состав действующей армии, где указано соответствующее наименование – 98-й авиационный отряд ВВС ЧФ, и согласно этих директивных документов все его военнослужащие считаются участниками боевых действий с 22 июня 1941 года [32].

Кроме того, функции ближней разведки и корректировки также выполняли самолеты немногочисленного Отряда корабельной авиации (ОКА) из гидросамолетов КОР-1 (иногда указано, что КОР-2, что маловероятно – испытания этой машины под наименованием Бе-4 закончены только в феврале 1941 года [30, с. 225], полеты с катапульты проводились уже после начала войны, на Балтике, а первые гидросамолеты получили ВВС Черноморского флота только летом 1942 г. [33]). Так как катапульты и подъемные стрелы с большинства кораблей (кроме новых крейсеров проекта 26 – на Черном море это крейсер «Ворошилов») были демонтированы, приписанные к ним авиазвенья назывались корабельными чисто номинально, а по сути, были корректировочными авиазвеньями берегового базирования, и к 1941 году слиты в один авиаотряд. По состоянию на 09.06.1941 г. в боевом составе ОКА имелось 5 (из них исправных – 4) самолетов КОР-1. Кроме них в составе отряда числились также 7 (из них 4 исправных) МБР-2, 2 исправных КР-1, и 1 исправный легкомоторный У-2 [4, с. 650].

Также накануне войны и в начальный период на Черноморском театре имелась еще одна разведывательная авиачасть – 7-я морская разведывательная авиаэскадрилья пограничных войск НКВД, на МБР-2, (всего 16 гидросамолетов на 22.06.1941 г.), базировавшаяся на Хаджибейский лиман под Одессой. Гидросамолеты эскадрильи выполняли патрульные и разведывательные задачи над Чёрным морем в интересах Погранвойск. В конце августа МРАЭ ПВ НКВД по плану мобилизации вошла в состав 82-й ОМРАЭ, и общее количество МБР-2 в 82-й авиаэскадрилье составило 27 МБР-2 [4, с. 701].

Каждая отдельная разведэскадрилья состояла из трех авиационных отрядов и звена управления, отряд состоял из двух звеньев, в каждом звене – по три самолёта. По штату, на вооружении эскадрильи – 21 самолёт. Но штат не везде был укомплектован, да и потери начального периода ощущались слишком явно. Даже трехэскадрильный 119-й МРАП по состоянию на 20.09.1941 г. имел в наличии только 15 самолётов [34, с. 56]. Эскадрилья имела свой тыл со всеми необходимыми службами обеспечения и аэродромную роту для охраны аэродрома и обеспечения полетов.

В начальный период войны новые разведывательные авиачасти не формировались (кроме 64-й ОМРАЭ, но в сентябре 1941 г.). Вероятно, достаточно было существующих, причем созданных сравнительно недавно. В мае 1938 г.

в г. Севастополь был сформирован 119-й морской разведывательный авиационный полк, в его составе имелось пять морских разведывательных авиационных эскадрилий, вооруженных самолетами МБР-2 и ГСТ. Осенью 1939 г. 119-й МРАП перебазировался из бухты Голландия в Севастополе к новому месту дислокации в деревню Каборга около Очакова. В начале июля 1940 г. из состава полка была выделена 3-я авиационная эскадрилья (10 МБР-2) и перебазирована на Гаджибеевский лиман под Одессу. Там эта эскадрилья вошла в состав вновь сформированной в 1940-м году Дунайской военной флотилии и получила собственный номер – 82-я отдельная морская разведывательная авиационная эскадрилья (хотя в литературе отмечена только одна авиационная часть флотилии – 96-я отдельная истребительная авиаэскадрилья ВВС ЧФ в Измаиле [35, с. 11]). Одновременно часть самолетов и личного состава полка были выделены на формирование еще двух отдельных разведывательных частей ВВС ЧФ: 80-й ОМРАЭ (на ГСТ) в Севастополе и 83-й ОМРАЭ (на МБР-2) в Геленджике. 80-й ОМРАЭ имела на вооружении также единственный на весь Черноморский флот (и вообще ВМФ СССР) тяжелый четырехмоторный самолет-амфибию МТБ-2 (АНТ-44) [36, с. 138]. Причем вскоре после начала войны, этот самолет по инициативе командира эскадрильи И. М. Сухомлина был переделан из амфибии в летающую лодку и его грузоподъемность значительно увеличилась, он мог поднять от 4 до 7 тонн бомб [30, с. 232]. На 22 июня 1941 г. 80-я ОМРАЭ была вооружена 11 самолетами ГСТ, 7 МБР-2 и одним МТБ-2.

16-я ОМРАЭ была по сути самой «старой» разведывательной авиачастью [4, с. 517]. Еще с октября 1933 г. в составе 106-й авиационной бригады ВВС ЧФ числилась 16-я морская дальнеразведывательная авиационная эскадрилья на поплавковых самолетах Р-5а, с базой в Севастополе. Кроме того, в составе 16-й МДРАЭ имелось звено волнового управления торпедными катерами на самолетах «Савойя» S-62бис. К 1935 г. 16-я МДРАЭ перевооружилась на самолеты МБР-2, и с августа 1936 г. была передислоцирована в г. Потти. В апреле 1938 г., при реформировании 106-й авиабригады в 119-й МРАП, 16-я МРАЭ вышла из её состава, став отдельной эскадрилей. По состоянию на 1 июня 1941 г., эскадрилья, составом 19 самолетов МБР-2, базировалась в Потти, однако в начальный период войны она была переброшена в Крым и до середины октября 1941 г. эскадрилья находилась на озере Донузлав. Затем 16-я ОМРАЭ, имея только 4 самолета МБР-2, базировалась на озере Тобечик южнее Керчи. Эскадрилья активно вела бомбардировки наступающих войск противника, прорвавшихся в Крым. К началу 1942 г. эскадрилья была перебазирована в бухту Голландия в Севастополе и вошла в состав Морской авиагруппы Севастопольского оборонительного района.

45-я ОМРАЭ, вооруженная самолетами МБР-2, числилась в составе ВВС ЧФ с декабря 1939 г. [4, с. 519]. Местом её базирования стал гидроаэродром Керчь (это в черте города, в районе современного мола). К началу войны 45-я ОМРАЭ была вооружена 16 (по другим данным – 17) самолетами МБР-2. Интенсивные боевые действия привели к потерям – в октябре 1941 г. в составе эскадрильи оставалось 6 МБР-2 и 1 Че-2, базирующихся на гидроаэродроме Керчь, а ещё 4 МБР-2

эскадрильи базировались на Тобечикском озере. В связи со значительно ухудшившейся оперативной обстановкой в Крыму, 2 ноября остатки эскадрильи из Керчи перебазировались в Потти, на оз. Палеостоми. Но вообще с ноября 1941 г. по январь 1942 г., в период обороны Севастополя, экипажи 45-й ОМРАЭ принимали активное участие в боях за город [37].

60-я ОМРАЭ имела свою историю [4, с. 520–521]. В январе 1933 г. был сформирован 2-й отдельный авиационный отряд волнового управления (ВУ) бригады торпедных катеров (ТКА), вооружённый самолётами МБР-4 и S-62бис. Отряд базировался в бухте Константиновская в Севастополе и подчинялся непосредственно штабу ВВС Чёрного моря. В 1937 г. (по другим данным, в 1938 г.) 2-й ОАО ВУ был развёрнут в 32-ю отдельную авиационную эскадрилью (волнового управления) бригады ТКА. К середине 1938 г. эта эскадрилья была переименована в 60-ю отдельную авиационную эскадрилью волнового управления (но ряд документов утверждает, что 60-я ОАЭ ВУ уже в апреле 1940 г. стала именоваться 60-й отдельной морской разведывательной эскадрилей). К началу войны 60-я ОАЭ ВУ, вооружённая 19 самолётами МБР-2, базировалась в Севастополе и на озере Донузлав. Она, вместе с 80-й ОМРАЭ и отрядом корабельной авиации ВВС ЧФ, входила в состав так называемой Севастопольской авиационной группы. С началом обороны Крыма эскадрилья активно действовала против немецких войск на Перекопском направлении. В октябре 1941 г., из-за потерь, в составе 60-й ОМРАЭ оставалось 15 МБР-2. С ноября 1941 г. по июнь 1942 г., в период обороны Севастополя, самолёты эскадрильи принимали активное участие в боях за город и базировались в бухте Матюшенко.

По состоянию на 22 июня 1941 г., 82-я ОМРАЭ Дунайской ВФ в составе 10 МБР-2, базировалась на Хаджибеевском лимане под Одессой. В конце августа в состав 82-й ОМБРАЭ была включена 7-я отдельная морская разведывательная авиационная эскадрилья Пограничных войск НКВД. В связи с тем, что во второй половине августа линия обороны Одессы приблизилась к Хаджибеевскому гидроаэродрому, и румынские войска начали артиллерийский обстрел его (уничтожив сразу 3 МБР-2), 25 августа 1941 г. эскадрилья составом 10 МБР-2 была перебазирована в Крым и разместились сначала на озере Донузлав, а позднее в Северной бухте Севастополя [4, с. 525]. С ноября 1941 г. по июль 1942 г., в период обороны Севастополя, самолёты эскадрильи принимали активное участие в боях за город. В марте 1942 г. штаб эскадрильи находился в Геленджике, а часть самолётов базировалась в бухтах Севастополя.

В ноябре 1940 г. в составе ВВС ЧФ числилась 83-я отдельная морская разведывательная авиационная эскадрилья, вооружённая летающими лодками МБР-2. По состоянию на 22 июня 1941 г. 83-я ОМРАЭ, вооружённая 9 МБР-2, базировалась в Геленджике [4, с. 526].

И несколько слов о вновь сформированных авиачастях, правда, несколько позже начального периода войны. 12 сентября 1941 г. на базе ВМАУ им. И. В. Сталина в Ейске была сформирована 64-я отдельная морская разведывательная авиационная эскадрилья, вооружённая самолётами МБР-2 (вторая

эскадрилья с таким номером в составе ВВС ЧФ). По состоянию на 18 октября 1941 г. 64-я ОМРАЭ, составом 18 МБР-2, базировалась на Тобечикском озере. В связи со значительно ухудшившейся оперативной обстановкой в Крыму, 2 ноября эскадрилья перебазировавшись в Геленджик. К началу 1942 г. эскадрилья была передислоцирована в бухту Голландия в Севастополе.

Как правило, эти части имели на своем вооружении гидросамолеты и размещались на 15 гидроаэродромах (из них 3 – на Кавказском побережье, 5 – на территории Украинской ССР и 7 – на Крымском полуострове) [38, с. 145]. Обеспечивали гидроавиацию в Крыму 45-я (в бухте Голландия и на Северной стороне) и 36-я авиабазы (на берегу Круглой бухты в районе Омеги). Вплоть до мая 1942 г. специализированных колёсных самолётов-разведчиков в составе ВВС ЧФ не было (не считая нештатных разведчиков в минно-торпедном и бомбардировочном полках, которые вели воздушную разведку, в основном, «на себя»).

Основными и постоянными задачами воздушной разведки на всех флотах являлись:

- разведка кораблей, судов и конвоев на морских коммуникациях, военно-морских баз и портов, аэродромов, объектов сухопутных войск на приморских участках фронта;

- поиск и уничтожение подводных лодок в море, а также мин, выставленных на подходах к базам и портам.

Значение каждой задачи определялось обстановкой, сложившейся в конкретный момент времени. При этом следует отметить, что помимо основных задач по воздушной разведке практически все авиачасти разведавиации выполняли бомбардировки объектов и войск противника (причем с 30 июля в основном по сухопутным целям [30, с. 237]), поисково-спасательные операции [39, с. 58], решали задачи противолодочной обороны и даже сбрасывали грузы крымским партизанам в марте 1942 года [40, с. 163, 361]. Естественно, эти действия, несвойственные разведывательной авиации, вели к потерям и изъясам в основном процессе – воздушной разведке. Кроме того, адмирал Н.Г. Кузнецов 15 августа 1941 г. приказал Военному совету ЧФ «ввиду малого поступления авиации в августе и возможности крупных операций – авиацию беречь и использовать ее лишь по важным объектам, а не летать ради того, чтобы только занять авиацию» [41, с. 68].

Ведь после нападения нацистской Германии и ее союзников на СССР вопросы оперативной и тактической воздушной разведки на Черноморском театре приобрели первостепенное значение. Разведка всего моря и побережья, а особенно зоны вблизи пролива Босфор, проводилась для того, чтобы знать, будут ли использоваться морские коммуникации для перевозки войск к советским границам, будет ли допущен проход вражеских морских сил через Босфор, будут ли сосредотачиваться морские десанты в портах Черного моря «нейтральных» стран (Болгарии и Турции), в каких базах и в каком составе будет дислоцироваться флот противника, будут ли «нейтральные» страны вести торговлю морем с нашим противником. Надо было вскрыть систему охраны военно-морских баз (ВМБ) корабельным составом,

противовоздушной обороны (ПВО), береговой обороны (БО), базирование и численный состав авиации противника.

В соответствии с этими требованиями части военно-воздушных сил Черноморского флота в течение первого периода войны вели воздушную разведку разных объектов в интересах Верховного командования, командования флота, приморских фронтов и армий и в интересах боевых действий своей авиации.

Воздушная разведка, проводившаяся в интересах Черноморского флота и сухопутных войск в этот период, имела основными целями:

- установление базирований и группировок боевых кораблей, транспортов в болгарских и особенно в румынских ВМБ и портах;
- выявление системы охраны с моря военно-морских баз и портов Румынии и частично Болгарии, их ПВО и береговую оборону;
- вскрытие морских коммуникаций между портами румынского побережья и портами невоюющих стран;
- выявление охраны и интенсивности движения на морских коммуникациях и по Дунаю;
- разведку политических и промышленных центров (Плоешти, Бухарест, Галац, Констанца) с целью воздействия по нефтяным запасам и промышленным предприятиям;
- обследование районов своих ВМБ и побережья с целью поиска кораблей противника в интересах обороны военно-морских баз;
- поиск и уничтожение подводных лодок в районах баз, побережья и в море по курсу движения своих кораблей и транспортов;
- поиск плавающих мин и разведку минных полей противника;
- установление наличия и базирования группировок авиации противника в зоне Черноморского театра боевых действий и основных направлений ее применения;
- разведку войск противника в интересах обороны Крыма, Севастополя и Одессы;
- воздушную разведку в интересах сухопутных войск и ВВС Красной Армии, действующих на приморском направлении.

Воздушная разведка в интересах боевых действий своих ВВС имела целью:

- сбор сведений о характере целей на суше и в море в интересах постановки задач на удар:
- непосредственную разведку воздушной обстановки и погоды в интересах наилучшего выхода на цель бомбардировочных групп.

Кроме того, производилась контрольная разведка для установления результатов боевых действий и степени разрушения целей. Периодически велся поиск вынужденно севших на воду или не возвратившихся экипажей.

Для выполнения указанных задач на ВВС флота, кроме разведывательных частей, по приказу начальника военно-воздушных сил ВМФ СССР в каждой авиаэскадрилье бомбардировочной, минно-торпедной и истребительной авиации было подготовлено по одному звену экипажей-разведчиков, что составляло соответственно: 15 экипажей средних бомбардировщиков СБ, 9 экипажей

бомбардировщиков-торпедоносцев ДБ-3 (Ил-4), 58 экипажей истребителей различных типов. Следовательно, для ведения воздушной разведки на театре было подготовлено 150 экипажей гидросамолетов и 80 экипажей колесных самолетов [15, с. 229].

Опыт первых месяцев войны показал, что вести дневную разведку на самолетах МБР-2 нельзя, так как почти в каждом полете их сбивали. Вследствие этого в июле 1941 г. использование самолетов МБР-2 как разведчиков в светлое время суток было прекращено, и разведка базировалась в дальнейшем только на разведывательные бомбардировочной, минно-торпедной и истребительной авиации. Кроме того, незащищенные морские коммуникации противника разведывались самолетами ГСТ, а самолеты МБР-2 днем использовались только для поиска подводных лодок, разведки в базовых районах и как ночные бомбардировщики. Так, с началом Великой Отечественной войны 119-й МРАП активно включается в боевую работу. Кроме задач воздушной разведки летчикам полка пришлось наносить бомбовые удары по кораблям и судам противника в Сулинском гирле Дуная, для нарушения каботажных перевозок противника.

Распыленность разведывательных звеньев, состоящих в частях ударной авиации, недостаточная подготовленность их экипажей для ведения воздушной разведки, сложность управления разбросанными разведывательными звеньями и экипажами затрудняло планирование и организацию разведки как в штабе военно-воздушных сил, так и в частях. Кратко остановимся на основах организации действий разведывательной авиации, отраженных в специальной литературе [15, с. 230–231].

Начальник штаба ВВС ЧФ получал от начальника штаба флота через разведывательный отдел флота директивные указания на оперативную воздушную разведку, которая являлась составной частью плана разведки штаба флота. Одновременно начальник штаба ВВС получал и план боевых действий военно-воздушных сил, в большинстве своем оба документа на один и тот же период. Календарные сроки периода были равны месяцу или половине месяца, иногда в зависимости от обстановки на театре ставились частные задачи.

Штаб военно-воздушных сил на основе полученных задач составлял месячный план оперативной разведки с указанием задач на разведку для каждой части с расчетом наиболее надежного их выполнения. Этот план доводился до частей – исполнителей в виде выписки из плана воздушной разведки с приложением к нему схем воздушной разведки. Дополнительные задачи на воздушную разведку немедленно доводились до части, которой поручалось выполнять эту задачу.

Штабы разведывательных частей, получив из штаба военно-воздушных сил выписку из плана воздушной разведки, составляли свои планы разведки на декаду с подробным указанием задач, а в период интенсивных боевых действий ежедневно составляли план воздушной разведки, который накануне дня ведения разведки утверждался начальником штаба ВВС.

Для ведения воздушной разведки в интересах Приморской армии, оборонявшей в начальный период войны южный фланг советско-германо-румынского фронта, а

затем – Одессу, задачи получались ежедневно вечером. Полученные задачи на воздушную разведку от высших штабов штаб военно-воздушных сил Черноморского флота доводил до соответствующих частей и контролировал ход их выполнения.

При постановке задач частям обязательно указывались объекты и главная цель разведки, способы ее проведения, средства, время и адресаты доставки донесений о результатах разведки. Как правило, практиковались дублирующие способы и средства доставки донесений.

Воздушная разведка основных морских коммуникаций противника между портами Румынии и Болгарии планировалась один – два раза в сутки, а в дни напряженной работы авиации и кораблей флота – до пяти раз в сутки. Воздушная разведка коммуникаций от Днестровского лимана до Сулины и побережья между ними, а также от Килийского и Сулинского гирла до Тульча планировалась два раза в сутки.

Воздушная разведка военно-морских баз – Сулина, Констанца, Варна, Бургас – планировалась попутно с разведкой коммуникаций с расчетом просмотра один раз в два – три дня, а в напряженные дни боевой работы порты просматривались от одного до трех раз в сутки. Разведка портов нижнего течения р. Дунай – Тульча, Измаил, Рени, Галац, Браилов – планировалась три раза в неделю, а в напряженные дни боевой работы – один – два раза в день. Просмотр района возможного нахождения подводных лодок противника в центральной части Черного моря планировался один раз в два дня, а вдоль Кавказского побережья и южного берега Крыма – один – два раза в сутки. Поиск подводных лодок в районе Одесса – Днестровский лиман – маяк Тендровский планировался два раза в сутки, а в районе Жебрияны – Констанца – Бургас один раз в два дня.

Экипажам всех самолетов, кроме истребителей, производившим воздушную разведку, было приказано о результатах разведки докладывать по радио (по флоту).

Получаемые от экипажей самолетов и авиационных частей разведдонесения обрабатывались в штабе ВВС, докладывались командующему ВВС для принятия решения и незамедлительно направлялись в высшие штабы, в штабы соединений и заинтересованным частям. Результаты дешифрирования по мере готовности, как правило, из частей поступали по линейной связи с последующей высылкой фотоснимков самолетом, авиатранспортом и в исключительных случаях фельдсвязью. Управление воздушной разведкой было централизованным и замыкалось прямо на разведывательный отдел штаба военно-воздушных сил. В дальнейшем, с 1942 г. система организации разведмероприятий усовершенствовалась [15, с. 232–233].

Каждый разведывательный полет представлял собой отработку сложной, многоэлементной задачи, которая включала обнаружение кораблей, определение их места, порядка построения и элементов движения, последующее наблюдение за их движением, наведение на них наших сил и, наконец, определение (фотоконтроль) результатов удара. Выполнение каждой частной задачи, связанное с большим риском, требовало от экипажей-разведчиков мужества, настойчивости, высокого

летного мастерства. Следует заметить, что последний элемент – фотоконтроль результатов удара – порой производился в особо сложных условиях: с малых расстояний под артиллерийским и пулеметным огнем с уцелевших кораблей.

При обнаружении кораблей и судов противника экипаж, прежде всего, определял свое место по фактической прокладке пути самолета. Если противник находился вблизи береговой черты, место уточнялось выходом на ближайший береговой ориентир. Затем, выбрав нужный курс с учетом метеорологических условий, высоты и положения солнца, разведчик сближался с конвоем. В ясную погоду он выходил на цель со стороны солнца на высоте 4000–6000 метров, в облачную – из-за облаков.

Прежде всего, разведчик должен был установить наличие истребителей прикрытия, район их нахождения, количество и расположение по высоте. Если истребители находились на достаточно большом (безопасном) расстоянии, разведчик, не прекращая наблюдения за ними, сближался с конвоем для определения его состава и элементов движения. Затем отойдя на предел видимости конвоя, разведчик по радио передавал добытые сведения «по флоту». Одновременно он кратко информировал о погоде в районе цели. Во всех случаях, когда позволяли воздушная обстановка и метеорологические условия, конвой фотографировался, как правило, в перспективе, а при благоприятных условиях (отсутствие истребителей прикрытия, малые размеры конвоя) в плане с высоты 5000–6000 метров. Большое значение имела точность определения состава конвоя, а это зависело от того, насколько хорошо экипаж самолета-разведчика знал классы и типы кораблей противника, а также ордера конвоев и тактику их проводки.

Воздушная разведка портов и баз противника являлась наиболее сложным видом разведки на Черноморском театре, так как большинство портов и баз было расположено на большом удалении от советских аэродромов и прикрывалось средствами противовоздушной обороны. Это требовало от летного состава умелого применения различных тактических приемов. Основные факторы, которые определяли тактику воздушной разведки портов и баз были: степень противодействия противника, географические особенности районов разведки, возможности материальной части и подготовка летного состава. Полеты по маршруту производились преимущественно скрытно, выход самолета-разведчика в район объекта осуществлялся внезапно. Это требовало от экипажей тщательной подготовки к полету, знания топографических особенностей объектов разведки по планам и фотоснимкам, а также системы их противовоздушной обороны.

В безоблачную погоду разведчики шли над морем на бреющем полете вдали от побережья противника. Этим уменьшалась вероятность обнаружения их истребителями и наземными радиолокационными станциями. В 40–50 км от цели самолет начинал набирать высоту. Выход к объекту осуществлялся со стороны солнца или из-за облачности на высоте 5000–7000 метров в зависимости от метеорологической обстановки. Наиболее благоприятной для разведки являлась облачность средних высот (4000–6000 метров) не более 6–8 баллов. В этих условиях полет по маршруту осуществлялся выше облаков, а разведка производилась из-под

нижней их кромки. При 10-балльной облачности полет выполнялся под облаками и реже выше облаков с выходом под них у объекта разведки. Ясная солнечная погода была самой нежелательной, она почти всегда исключала возможность скрытного подхода к объекту. На большой высоте самолет демаскировал себя, оставляя белый след. Это помогало вражеским зенитчикам вести прицельный огонь, а истребителям обнаруживать и преследовать наш самолет. Поэтому разведчик предпочитал потерять 500–600 метров в общем-то выгодной высоты, чтобы сохранить за собой фактор безопасности и внезапности [27, с. 23].

Воздушная разведка военно-морских баз на Черном море имела своей целью прежде всего своевременно вскрывать сосредоточение боевых и транспортных кораблей, десантных средств в портах и базах противника. Выявление объектов, находившихся в базе, экипаж производил в плановом порядке, т.е. вначале просматривал внешний рейд, затем внутренние гавани, причалы, подъездные пути. Все, что представляло интерес, наносилось на заранее подготовленный план или карту крупного масштаба. При благоприятных условиях разведчик фотографировал базу. Всего за всю войну был совершен 2681 самолетовылет на разведку портов и военно-морских баз на всем Черноморском побережье [15, с. 237].

Воздушная разведка аэродромов осуществлялась систематически с целью выяснения общей воздушной обстановки и обеспечения ударов советской авиации по аэродромам противника. На воздушную разведку аэродромов за всю войну было произведено 1943 самолетовылета [15, с. 240]. В первые два года войны вследствие недостатка или даже отсутствия самолетов-разведчиков, обладавших большой скоростью и способных вести воздушную разведку аэродромов днем, она выполнялась в основном ночью. На Черноморском флоте воздушная разведка аэродромов производилась на глубину до 140–160 км [27, с. 35]. В начале войны велась воздушная разведка румынских аэродромов Тульча, Браилов, Хыршово, Констанца, Мамайя, разведывались аэродромы в Бессарабии (Измаил и другие) и аэродромы Северного Причерноморья (по мере продвижения противника). Маршруты полетов прокладывались с таким расчетом, чтобы исключить возможность обнаружения разведчика противником. Профиль полета выбирался экипажем самостоятельно в зависимости от метеоусловий. Задания выполнялись на принципе внезапности. В начале войны, когда противник не имел на вооружении радиолокационных станций и наблюдение за воздухом вели только посты воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС), практиковались заходы на аэродром со стороны солнца. Этот маневр затруднял наблюдение за самолетом и до известной степени обеспечивал внезапное появление над целью. Но и враг не дремал.

Разведывательная деятельность военно-воздушных сил Черноморского флота проходила в условиях противодействия истребительной авиацией и другими средствами противовоздушной обороны противника. Конвои противника, как правило, имели истребительное прикрытие, особенно на ближних морских сообщениях. На дальних морских сообщениях истребители прикрывали конвои при выходе и входе их в базы. Без прикрытия конвои, как правило, проходили только в

темное время суток. Опыт ведения воздушной разведки, приобретенный даже в первый период Великой Отечественной войны, показывает, что наибольшие потери разведчики несли от истребительной авиации, от огня же зенитной артиллерии они были незначительными.

При разведке военно-морских баз, портов и аэродромов разведчики на подходах к ним в большинстве случаев встречали барраж истребителей противника. Усиление истребительного противодействия и других средств противовоздушной обороны самолетам-разведчикам заставило искать новые тактические приемы в ведении воздушной разведки. Но только в период обороны Севастополя в 1942 г. одним из мероприятий обеспечения возвращающихся авиаразведчиков было выделение истребителей. Последние находились в готовности № 1 на аэродроме и поднимались в воздух по вызову экипажа самолета-разведчика или в случае обнаружения истребителей противника. Кроме того, практиковавшиеся ранее высоты 3000–4000 метров пришлось увеличить до 5000–7000 метров, а это в свою очередь потребовало обязательного фотографирования объектов разведки.

В течение всей войны воздушная разведка, выполняемая авиацией флота, велась двумя основными способами: визуальным наблюдением и аэрофотосъемкой. Аэрофоторазведка в военно-воздушных силах была развита очень слабо, так как основные кадры фоторазведчиков были подготовлены только в лодочной авиации, а тактико-технические данные самолетов МБР-2 не позволили производить интенсивную аэрофотосъемку военных объектов противника, сильно защищенных средствами ПВО. Поэтому в начале войны воздушная разведка велась в основном способом визуального наблюдения. Только с первой половины 1942 года применение дневной аэрофоторазведки получило широкое распространение и стало основным способом воздушной разведки.

Воздушная разведка приморского фронта противника на Черноморском театре велась в течение всей войны, но особенно усиленно она проводилась в течение первых двух лет войны. Если за всю войну на разведку сухопутных войск было произведено 6789 самолетовылетов, то в первые два года войны было совершено 6599 самолетовылетов [15, с. 245]. Это произошло в силу сложившейся общей обстановки на Черноморском театре, когда войска Красной Армии вынуждены были постепенно отходить к базам флота (Одесса, Севастополь, Керчь). Поэтому задачи обороны флота тесно переплелись и стали в прямую зависимость от действий сухопутных войск. На приморских направлениях флот осуществлял артиллерийскую и авиационную поддержку сухопутных войск и их прикрытие, силами морской пехоты участвовал в совместных операциях, защищал и обеспечивал свои морские коммуникации, воспрепятствовал перевозкам противника, проводил высадки морских тактических десантов, выполнял противодесантную оборону побережья, а также участвовал в строительстве оборонительных рубежей. В начальный период войны к действиям на сухопутных фронтах было привлечено 90–95 % флотской артиллерии, выполнено 80–90 % самолетовылетов морской авиации [42, с.113].

Задачи флоту в соответствии с планами операций, исходя из директив Ставки Верховного Главнокомандования, ставили командующие фронтами и отдельных армий, штабам которых были в оперативном отношении подчинены ЧФ или флотилии. Оборонительные операции в приморских районах готовились в крайне ограниченные сроки. Флот и флотилии действовали в неблагоприятной обстановке, в условиях минной опасности и при господстве авиации противника в воздухе. Особенно в первый год войны силы флота постоянно привлекались к решению несвойственных им задач на сухопутных фронтах, что отрицательно сказывалось на возможности выполнения собственных задач – в первую очередь создания благоприятной обстановки на своих морских коммуникациях и воспрепятствования действиям флота противника на его коммуникациях.

Хотя в первый период войны ЧФ по сравнению с другими флотами дольше всех сохранял независимость от армейских структур, что впрочем, по оценке современных военных историков, в тех конкретных условиях имело гораздо больше отрицательных последствий, чем положительных [14, с. 77–78]. Это можно отнести и к авиаразведке.

Всего же на воздушную разведку ВМБ, кораблей в море, авиации на аэродромах и разведку сухопутных войск за время войны авиаторами–черноморцами было произведено 17799 самолетовылетов, кроме того, на прикрытие самолетов–разведчиков истребителями было произведено 962 самолетовылета [15, с. 232]. Остановимся на некоторых примерах именно из начального периода войны.

Распоряжениями начальника штаба ЧФ от 23 июня 1941 года были внесены уточнения в организацию воздушной разведки средствами военно-морских баз [41, с. 8–9]. На командира Одесской ВМБ была возложена организация утренней и вечерней воздушной разведки в районе Жебрияны – Одесса – Тарханкут. Командир Новороссийской ВМБ обязан был производить два раза в сутки ближнюю воздушную разведку радиусом в 70 миль от базы и один раз в сутки дальнюю воздушную разведку до Синопа и Чива, однако не нарушая территориальных вод Турции. На командира Батумийской ВМБ возлагалась организация двукратной воздушной разведки до меридиана Трабзон, также без нарушения территориальных вод Турции. На командование ВВС ЧФ было возложено осуществление дальней воздушной разведки: утром по маршруту Сулин – Констанца – Босфор – Зунгулдак, вечером – по маршруту Зунгулдак – Босфор. Воздушная разведка турецких и болгарских портов производилась скрытно, без залета в территориальные воды этих государств. Дальность видимости крупных населенных пунктов, рек и озер, других объектов в зависимости от высоты полета днем в ясную погоду значительно увеличивается и достигает 50–100 км (при средней высоте полета от 1000 до 5000 метров корабли можно различить с 15–20 км, горизонт на море при высоте полета 3900 метров составляет почти 130 морских миль или 240 км) [43, с. 373–374]. При наличии дымки и ухудшении метеоусловий дальность видимости ориентиров резко сокращается.

При этом, как следует из исторического журнала Черноморского флота за период 22 июня – 25 июля 1941 г., записи за 25 июня 1941 г. передают о резкой

активизации врага: «Противник явно усилил разведку Черноморского театра. Вечером 24 июня были замечены самолеты противника в районах Новороссийска, Туапсе и Керчи. Неоднократно обнаруживались подводные лодки противника в районах Батумийской ВМБ, Новороссийской ВМБ, Тендры и в районе м. Сарыч и вторая – у выхода из бухт Главной базы. Дальняя воздушная разведка каждый раз доносит об усилении движения транспортов в южной и особенно в юго-западной части Черноморья. На одном только маршруте дальней ВР 24 июня отмечено свыше 20 транспортов, находящихся в черноморских портах Турции и Болгарии. Эти обстоятельства заставили командование ЧФ принять ряд мер против возможных активных действий противника и, в частности, против попыток высадить десант в одном из районов Черноморского побережья. На это было обращено внимание командиров ВМБ и усилены дозоры. Дополнительно установлены позиции подлодок – в Батумийской ВМБ, в районе Феодосии и одна позиция в районе Самсун в 10 милях от побережья. Усиливалась зенитная артиллерия...» [44, с. 62].

Конечно, столь неоднозначная обстановка первых дней, и особенно неясное положение с дальнейшим поведением «нейтральных» черноморских стран – Турции, Болгарии, – позволяет предполагать, что действия советской стороны являются приемлемыми и адекватными. При этом некоторые из современных авторов (особенно А. Б. Широкоград в ряде своих книг, повторяющихся по содержанию) прямо обвиняют командование Черноморского флота и всего ВМФ в неоправданной подготовке к войне с итальянским флотом, который якобы стремился войти в Черное море или в отражении мифических германских десантов прямо в Крым и другие приморские районы. Из-за этого, по мнению таких исследователей, на территории Крымского полуострова летом 1941 года отмечались формирования частей и перемещения войск, направленные на противодесантную оборону в ущерб прикрытия северных перешейков (Перекопа, Чонгара и Арабатской Стрелки).

В данном месте мы не оцениваем такие действия, равно как и их современную интерпретацию. Но то, что на их содержание и ход событий повлияли данные дальней воздушной разведки – несомненно. Другое дело, что такие данные интерпретировались соответствующим образом прежде всего командованием флота. И еще один момент, не упоминаемый «ниспровергателями» – в данном месте речь шла о первых днях и неделях войны, полных неопределенности и главное – слабой осведомленности из агентурных источников разведки, при этом порой явно дезинформационных [45, с. 208]. Доверие ложным донесениям, полученным разведкой Черноморского флота, причинило огромный вред. Зафронтная работа разведки Черноморского флота хотя и велась в течение всей войны, однако лишь с 1943 года она стала в полной мере решать свои задачи. Именно начиная с этого года в тыл противника стали забрасываться специально подготовленные сотрудники. А вот, например, в 1941 году в тыл противника были заброшены 19 советских разведчиков, в 1942 году – всего только 9 [45, с. 140].

Нужно не сбрасывать со счета и явно просматриваемое дословное выполнение довоенных планов войны на Черном море. Еще с 1940 г. были поставлены боевые

задачи на нанесение бомбовых ударов по турецким, румынским и даже английским базам. Дело в том, что в первой половине 1940 г. Великобритания и Франция в лице части своих политиков и военачальников планировали нанести удары бомбардировочной авиации по советским нефтепромыслам Кавказа и станциям перекачки (Операция «Pike»), англичанами были произведены все расчеты и разведывательные полеты над территорией СССР, готовились аэродромы и базы (в т.ч. на территории Турции). После оккупации Парижа немецкими войсками в июне 1940 года секретный план бомбардировок СССР был захвачен, и использован в пропагандистских целях [47]. Потому также проводилась разведка ВМБ и анализ сил ВВС Турции вплоть до июня 1941 года [48, с. 314–318].

Задачи флоту на случай войны с Германией и ее союзниками были поставлены директивой наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова от 26 февраля 1941 г. [49, с. 40]. Ею предусматривалось обеспечить господство нашего флота на море, не допустить прохода флота противника (прежде всего Италии) в Черное море через проливы, подвоза войск и боевого снаряжения морем в порты Румынии, Болгарии и Турции, не допустить высадки десантов на советское побережье, блокировать побережье Румынии, уничтожить или захватить румынский флот, быть готовым к высадке своих тактических десантов, содействовать приморскому флангу Красной армии. После начала войны стоявшие перед флотом задачи значительно скорректировались [14, с. 38–39]. 28 июня 1941 г. нарком ВМФ указал, что главной задачей ЧФ в данный период является защита морских коммуникаций, и в первую очередь обеспечение перевозок жидкого топлива. Уже 13 июля своей директивой № 9/63 нарком сообщил, что «основной задачей в ближайшие дни считать оборону побережья». И лишь 7 ноября директивой Ставки ВГК №004433 командующим войсками Крыма, Черноморским флотом, было указано: «Главной задачей ЧФ считать активную оборону Севастополя и Керченского полуострова всеми силами» [50, с. 276]. Однако это всё – предмет отдельного исследования, вернемся к воздушным разведчикам начального периода войны на Черном море.

24 июня, по данным официальной хроники действий флота, силами 80-й ОМРАЭ, гидросамолеты ГСТ которой могли совершать полёты длительностью до 20 часов [51, с. 502], была произведена первая дальняя воздушная разведка в районах Босфора, Зунгулдака, Сулина и Варны. В районе Кефкена было обнаружено шесть турецких транспортов, в районе Козлу – пять и в районе Зунгулдака – семь транспортов. По данным утренней воздушной разведки 25 июня, было отмечено 28 транспортов, курсировавших в районе Эрегли – Зунгулдак [41, с. 10]. И в дальнейшем дальняя разведка осуществлялась постоянно.

Однако следует отметить, что дальняя разведка осуществлялась, по-видимому, и до 22 июня, и уж точно – в первые дни войны, и еще до указанного выше распоряжения начштаба флота (по сути, еще в мае нарком ВМФ отдал приказ об усилении разведки на всех флотах [6, с. 366]). Дело в том, что ее результаты отмечались в журналах боевых действий – причем не только ЧФ, но и сухопутных соединений, например, 9-го отдельного стрелкового корпуса, части которого дислоцировались в Крыму. Так, за 22 июня, с 11.00 до 12.00 отмечено, что

«авиаразведкой ЧФ... установлено движение до 10-ти транспортов по направлению от Босфора по побережью Турции в сторону Батуми», а в 8.30 23 июня «авиаразведкой ЧФ... установлено движение транспортов в районе Зунгулдак, больших транспортов – 24 и малых – 12 единиц, из них: 2 идут курсом 45, остальные транспорта в территориальных водах Турции. В 5-ти милях от Гинле обнаружен турецкий подводный заградитель «Думыпыка». Районе мыса Мидия обнаружен эсминец противника. Румынский заградитель минный вышел в море широта 44.10 и долгота 29.47» [52, л. 3]. Тут все понятно, только неточно названа турецкая подлодка – минзаг итальянской постройки – следует читать «Думлупынар» (Dumlupınar) [53, р. 407]. Не удивительно, что с началом боевых действий все стороны – причем и нейтральные – стали ставить оборонительные минные поля.

Первой боевой задачей МБР-2 Черноморского флота в начавшейся войне стало обеспечение минных постановок на подходах к главной базе флота и основным портам, проводившихся 23–27 июня 1941 г. [12, с. 226]. Кроме этого, летающие лодки начали вести воздушную разведку в западной части Черного моря. С начала июля до сентября 1941 г. одним из направлений приложения усилий авиации флота стало судоходство противника в дельте Дуная, где действовали МБР-2 из состава 119-го МРАП и 82-й ОМРАЭ. На счету летчиков 119-го полка повреждение румынских речных пароходов «Izmail» и «Principal Karl», атакованных 9 июля 1941 г. в Сулинском гирле Дуная совместно с бомбардировщиками СБ из 40-го бомбардировочного авиаполка ВВС ЧФ. 9 августа 1941 г. пара МБР-2 из 119-го МРАП повредила у Сулины баржу NFR-626 [54, с. 20; 55, с. 82].

Как уже отмечалось выше, воздушная разведка на театре была одной из важных задач авиации флота. Перед 119-м МРАП с началом войны была поставлена задача вести разведку северо-западной части Черного моря от траверза Севастополя до мыса Калиакра, а также всего побережья Румынии с фотографированием гирла Дуная и порта Сулина. Первые же месяцы войны, как и на Балтике, показали полную неспособность МБР-2 вести дневную воздушную разведку, тем более, что район главной румынской военно-морской базы Констанцы был плотно прикрыт средствами ПВО, усиленными немецкими истребителями из эскадры люфтваффе III./JG52 [56, л. 420]. Неудивительно, что летающие лодки несли потери почти в каждом разведывательном вылете. Так, 18 июля были потеряны все 9 МБР-2, вылетавших на разведку румынского побережья (хотя по советским данным эти самолеты потеряны в сложных метеорологических условиях) [41, с. 32]. Кроме «мессершмиттов», исход боя с которыми был практически предрешен, МБР-2 периодически сталкивались в небе с немецкими и румынскими гидросамолетами. Из них наиболее опасным противником были «арадо» Ar-196 – скоростные и имевшие мощное вооружение (две 20-мм пушки и два 7,9-мм пулемета на модификации А-3), прибывшие на Черное море в конце июля. Уже 4 августа они сбили в воздушном бою два МБР-2, вылетевших на вечернюю разведку, при этом шесть советских летчиков попали в плен [57]. 20 июля два МБР-2 в 120 милях восточнее базы встретились с румынским гидросамолетом Cant-501Z из 101-и

эскадрильи. В воздушном бою один из «амбарчиков» был сбит [58, с. 20]. 4 августа не вернулись с задания два МБР-2, посланные на разведку. По немецким данным, их сбили Ar-196 из переброшенной с Эгейского моря эскадрильи морской разведки SAGr.126, при этом спасательный He-59 поднял из воды двух советских летчиков [58, с. 21]. Рано утром 22 августа истребитель из I./LG 2 сбил МБР-2 в 60 км восточнее мыса Сфынтцу-Георге. Через два дня паре МБР-2 удалось подбить в том же районе один из Ar-196, участвовавший в бою с советскими гидросамолетами 4 августа. Однако немцы отбуксировали севшую на воду машину к берегу и позже отправили по железной дороге в Травемюнде на капитальный ремонт. 29 августа пара МБР-2 близ мыса Сфынтцу-Георге сбила румынский гидросамолет Cant-501Z из 101-й эскадрильи. Однако вскоре в 16.00–16.10 оба гидросамолета были уничтожены прилетевшим немецким «мессершмиттом-09», пилотируемым летчиком-асом, обер-лейтенантом Эрвином Клаузенем, из истребительной эскадры 6./JG77 «Червонный туз» («Herzas») [58, с. 22]. Ситуация изменилась в худшую сторону еще больше с появлением в 1942 году на Черном море трехмоторных немецких летающих лодок Do-24. Помимо своего прямого назначения – выполнения спасательных операций, эти самолеты привлекались для решения широкого круга других задач, в частности, морской разведки и транспортных перевозок. Довольно мощное стрелково-пушечное вооружение самолета – одна 20-мм пушка и два 7,92-мм пулемёта – позволяли успешно противостоять советским гидросамолетам и даже истребителям. Базируясь с мая 1942 г. в Евпатории, «дорнье» вели разведку и эскортировали конвои. Но это уже другая история.

Опыт Отечественной войны показал, что авиация флота занимает одно из ведущих мест в войне на море. Можно смело утверждать, что авиация стала универсальным средством борьбы против морских и наземных объектов. Морская авиация не только успешно использовала основное оружие авиации – авиабомбы и авиаснаряды, она освоила торпедометание, постановку мин, использование противолодочных средств и т. п. Бомбометание с пикирования и топмачтовое бомбометание повысили эффективность действия бомбардировочной авиации против кораблей. Широкое применение на морских театрах нашла штурмовая авиация. Полностью оправдали себя торпедоносцы. Истребители стали обязательным средством прикрытия с воздуха кораблей и транспортов. И конечно – свой вклад внесли разведывательные авиачасти. Опыт войны очень убедительно показал, что успех боевых операций зависит прежде всего от того, насколько хорошо и тщательно произведена разведка боевых позиций и морских средств противника. Авиационная разведка Черноморского Флота занимала достойное место. От ее умения разобраться в любой обстановке во многом зависел успех многих воинских частей, а иногда и всей военной операции. Летчики-разведчики Черноморского Флота успешно справились с возложенными на них боевыми задачами. Однако этого опыта и этих результатов не было бы без трудных и противоречивых первых дней начального периода Великой Отечественной войны.

Список использованных источников и литературы

1. Ионов В. В. О некоторых вопросах истории начального периода Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 2: История.– СПб., 2016. – Вып. 2. – С. 37–52.
Izonov V. V. O nekotoryx voprosax istorii nachal'nogo perioda Velikoj Otechestvennoj vojny` 1941–1945 gg. // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ser. 2: Istorija.– SPb., 2016. – Vy`p. 2. – S. 37–52.
2. Начальный период войны (По опыту первых кампаний и операций второй мировой войны) / Под ред. генерала армии С. П. Иванова. – М.: Воениздат, 1974. – 357 с.
Nachal'nyj period vojny` (Po opyту pervyx kampanij i operacij vtoroj mirovoj vojny`) / Pod. red. generala armii S. P. Ivanova. – M.: Voenizdat, 1974. – 357 s.
3. Операции Советских Вооруженных сил в Великой Отечественной войне. Военно-исторический очерк. Том 1. Операции Советских Вооруженных сил в период отражения нападения фашистской Германии на СССР. – М.: Воениздат, 1958. – 734 с.
Operacii Sovetskix Vooruzhennyx sil v Velikoj Otechestvennoj vojne. Voenno-istoricheskij ocherk. Tom 1. Operacii Sovetskix Vooruzhennyx sil v period otrazheniya napadeniya fashistskoj Germanii na SSSR. – M.: Voenizdat, 1958. – 734 s.
4. Левшов П. В., Болтенков Д. Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910–2010): справочник. – СПб., 2012. – 768 с.– Спецвыпуск альманаха «Тайфун».
Levshov P. V., Boltentkov D. E. Vek v stroju VMF: Aviaciya Voenno-Morskogo Flota Rossii (1910–2010): spravochnik. – SPb., 2012. – 768 s.– Speczvy`pusk al'manaha «Tajfun».
5. Платонов А. В. Борьба за господство на Черном море. – М.: Вече, 2010. – 464 с.
Platonov A. V. Bor'ba za gospodstvo na Chernom more. – M.: Veche, 2010. – 464 s.
6. Иринархов Р. С. РКВМФ перед грозным испытанием. – Мн.: Харвест. 2008. – 430 с.
Irinarhov R. S. RKVMF pered grozny`m ispy`taniem. – Mn.: Harvest. 2008. – 430 s.
7. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / В. И. Ачкасов, А. В. Басов, А. И. Сумин и др. 4-е изд. – М.: Воениздат, 1988. – 607 с.
Boevoj put` Sovetskogo Voenno-Morskogo Flota / V. I. Achkasov, A. V. Basov, A. I. Sumin i dr. 4-e izd. – M.: Voenizdat, 1988. – 607 s.
8. Краснознаменный Черноморский флот. 3-е изд. – М.: Воениздат, 1987. – 334 с.
Krasnoznamennyj Chernomorskij flot. 3-e izd. – M.: Voenizdat, 1987. – 334 s.
9. Ванеев Г. И. Черноморцы в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1978. – 382 с.
Vaneev G. I. Chernomorcy v Velikoj Otechestvennoj vojne. – M.: Voenizdat, 1978. – 382 s.
10. 1941 год – уроки и выводы. – М.: Воениздат, 1992. – 239 с.
1941 god – uroki i vy`vody`. – M.: Voenizdat, 1992. – 239 s.
11. Авиация и космонавтика СССР / Н. И. Амплеев, В. Ф. Болховитинов, Г. С. Васильков и др., под рук. С. А. Красовского. – М.: Воениздат, 1968. – 599 с.
Aviaciya i kosmonavtika SSSR / N. I. Ampleev, V. F. Bolxovitinov, G. S. Vasil'kov i dr., pod ruk. S. A. Krasovskogo. – M.: Voenizdat, 1968. – 599 s.
12. Российский Черноморский флот: Исторический очерк / А. Д. Клецков. – Симферополь: ДИАИПИ, 2008. – 727 с.
Rossijskij Chernomorskij flot: Istoricheskij ocherk / A. D. Kleczkov. – Simferopol': DIAJPI, 2008. – 727 s.
13. Боевой состав Красной Армии и Военно-морского флота СССР на 22 июня 1941 года. Публикация Н. Ф. Ковалевского // Военно-исторический журнал. – 2009. – № 6. – С. 3–8.
Boevoj sostav Krasnoj Armii i Voenno-morskogo flota SSSR na 22 iyunya 1941 goda. Publikaciya N. F. Kovalevskogo // Voenno-istoricheskij zhurnal. – 2009. – № 6. – S. 3–8.
14. Морозов М. Э., Кузнецов А. Я. Черноморский флот в Великой Отечественной войне. Краткий курс боевых действий. – М.: ООО «Яуза-пресс», 2015. – 446 с.
Morozov M. E., Kuznecov A. Ya. Chernomorskij flot v Velikoj Otechestvennoj vojne. Kratkij kurs boevy`x dejstvij. – M.: OOO «Yauza-press», 2015. – 446 s.

**ВОЗДУШНАЯ РАЗВЕДКА СОВЕТСКОГО ФЛОТА В ЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ
В ИЮНЕ–АВГУСТЕ 1941 ГОДА**

15. Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. Ч. III. Военно-воздушные силы Черноморского флота в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1963. – 280 с.
Bovaya deyatel'nost' aviacii VMF v Velikoj Otechestvennoj vojne Sovetskogo Soyuza 1941–1945 gg. Ch. III. Voенno-vozdushny'e sily' Chernomorskogo flota v Velikoj Otechestvennoj vojne. – М.: Voениzdat, 1963. – 280 s.
16. Иванов П. Н. Крылья над морем. – М.: Воениздат, 1973. – 304 с.
Ivanov P. N. Kryl'ya nad morem. – М.: Voениzdat, 1973. – 304 s.
17. История гражданской авиации. Научно-популярный очерк / под общ. ред. Б. П. Бугаева. – М.: Издательство «Воздушный транспорт», 1983. – 376 с.
Istoriya grazhdanskoj aviacii. Nauchno-populyarnyj ocherk / pod obshh. red. B. P. Bugaeva. – М.: Izdatel'stvo «Vozdushnyj transport», 1983. – 376 s.
18. Новиков В. С. Крылья границы: Историко-документальный очерк. – М.: Граница, 2008. – 455 с.
Novikov V. S. Kryl'ya granicy: Istoriko-dokumental'nyj ocherk. – М.: Granicza, 2008. – 455 s.
19. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941–1942. – М.: Воениздат, 1992. – 496 с.
Bovaya letopis' Voенno-Morskogo Flota 1941–1942. – М.: Voениzdat, 1992. – 496 s.
20. Боевой устав морских сил РККА 1937 г. (БУМС-37). – М.; Л.: Госвоениздат НКО СССР, 1937. – 260 с.
Boevoj ustav morskix sil RKKa 1937 g. (BUMS-37). – М.; L.: Gosvoениzdat NKO SSSR, 1937. – 260 s.
21. Герасимов В. Л. Руководящий документ морской авиации 1937 года // Морская газета. – 2008. – 1 июня.
Gerasimov V. L. Rukovodyashij dokument morskoy aviacii 1937 goda // Morskaya gazeta. – 2008. – 1 iyunya.
22. Доценко В. Д. История военно-морского искусства. Т.1: Вооружение и теория. – М.: Эксмо, Terra Fantastica. 2005. – 416 с.
Docenko V. D. Istoriya voенno-morskogo iskusstva. T.1: Vooruzhenie i teoriya. – М.: E'ksmo, Terra Fantastica. 2005. – 416 s.
23. Заблотский А. Н., Сальников А. И. МБР-2 – первый гидросамолет Г. М. Бериева. – М.: Рестарт, 2003. – 95 с.
Zablotskij A. N., Sal'nikov A. I. MBR-2 – pervyj gidrosamolet G. M. Berieva. – М.: Restart, 2003. – 95 s.
24. Самолетостроение в СССР 1917–1945 гг.: в 2 кн. / Центральный аэрогидродинамический ин-т им. Н. Е. Жуковского, Научно-мемориальный музей Н. Е. Жуковского; гл. ред. Г. С. Бюшгенс. Кн. 1. – М.: Отдел ЦАГИ, 1992. – 436 с.
Samoletostroenie v SSSR 1917–1945 gg.: v 2 kn. / Central'nyj aerogidrodinamicheskij in-t im. N. E. Zhukovskogo, Nauchno-memorial'nyj muzej N. E. Zhukovskogo; gl. red. G. S. Byushgens. Kn. 1. – М.: Otdel CzAGI, 1992. – 436 s.
25. Почтарёв А. «Каталины» советского флота. // Морской сборник. – 2014. – № 12. – С. 79–87.
Pochtaryov A. «Kataliny» sovetskogo flota. // Morskoy sbornik. – 2014. – № 12. – S. 79–87.
26. Воздушная мощь Родины / В. С. Шумихин, В. М. Пинчук и др.; под ред. генерал-полковника авиации Л. Л. Батехина. – М.: Воениздат, 1988. – 432 с.
Vozdushnaya moshh' Rodiny' / V. S. Shumixin, V. M. Pinchuk i dr.; pod red. general-polkovnika aviacii L. L. Batehina. – М.: Voениzdat, 1988. – 432 s.
27. Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне / Н. М. Лаврентьев, Р. С. Демидов, Л. А. Кучеренко, Ю. В. Храмов. – М.: Воениздат, 1983. – 183 с.
Aviaciya VMF v Velikoj Otechestvennoj vojne / N. M. Lavrent'ev, R. S. Demidov, L. A. Kucherenko, Yu. V. Xramov. – М.: Voениzdat, 1983. – 183 s.
28. Боевой и численный состав Вооруженных Сил СССР в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Статистический сборник № 1 (22 июня 1941 г.). – М.: ИВИ МО РФ, 1994. – 335 с.

- Boevoj i chislennyj sostav Vooruzhennyx Sil SSSR v period Velikoj Otechestvennoj vojny' (1941–1945 gg.). Statisticheskij sbornik № 1 (22 iyunya 1941 g.). – М.: IVI MO RF, 1994. – 335 s.
29. Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах / Кожевников М.Н. и др. – М.: Главный штаб Военно–воздушных сил, 1962. – 384 с.
- Sovetskaya aviatsiya v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg. v cifrax / Kozhevnikov M.N. i dr. – М.: Glavnyj shtab Voенно–vozdushny'x sil, 1962. – 384 s.
30. Григорьев А. Б. Альбатросы: Из истории гидроавиации. – М.: Машиностроение, 1989. – 270 с.
- Grigor'ev A. B. Al'batrosy': Iz istorii gidroaviacii. – М.: Mashinostroenie, 1989. – 270 s.
31. ВВС Черноморского флота СССР в годы войны [Электронный ресурс]. URL: <http://www.airaces.ru/stati/vvs-chernomorskogo-flota-sssr-v-gody-vojjny.html>
- VVS Chernomorskogo flota SSSR v gody' vojny' [E'lektronny'j resurs]. URL: <http://www.airaces.ru/stati/vvs-chernomorskogo-flota-sssr-v-gody-vojjny.html>
32. Перечень № 18 органов управления, соединений, кораблей, частей и учреждений Черноморского флота и Азовской военной флотилии, входивших в состав Действующей армии в период Великой Отечественной войны. Приложение к директиве ГШ ВС СССР №170481 от 01.10.1960 г.
- Perechen' № 18 organov upravleniya, soedinenij, korablej, chastej i uchrezhdenij Chernomorskogo flota i Azovskoj voennoj flotilii, vxodivshix v sostav Dejstvuyushhej armii v period Velikoj Otechestvennoj vojny'. Prilozhenie k direktive GSh VS SSSR №170481 ot 01.10.1960 g.
33. Заблотский А., Сальников А. Корабельный разведчик для «большого морского и океанского флота» // Авиация и Время. – 2005. – № 1(76). – С. 4–12.
- Zablotskij A., Sal'nikov A. Korabel'ny'j razvedchik dlya «bol'shogo morskogo i okeanskogo flota» // Aviaciya i Vremya. – 2005. – № 1(76). – С. 4–12.
34. Морозов М. Э. Воздушная битва за Севастополь. 1941–1942. – М.: Яуза, Эксмо, 2007. – 429 с.
- Morozov M. E. Vozdushnaya bitva za Sevastopol'. 1941–1942. – М.: Yauza, E'ksmo, 2007. – 429 s.
35. Локтионов И. И. Дунайская флотилия в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). – М.: Воениздат, 1962. – 318 с.
- Loktionov I. I. Dunajskaya flotiliya v Velikoj Otechestvennoj vojne (1941–1945 gg.). – М.: Voениzdat, 1962. – 318 s.
36. Самолеты Страны Советов / ред. Б. Л. Симаков. – М.: ДОСААФ, 1976. – 260 с.
- Samolety' Strany' Sovetov / red. B. L. Simakov. – М.: DOSAAF, 1976. – 260 s.
37. Тобечик как база гидроавиации [Электронный ресурс]. URL: <http://znamyrodini.ru/aviatcii-a-v-borbe-za-krym/krym-v-vov/aviatcii-a-za-krym/tobechik-kak-baza-gidroaviacii-chast-pervaia>
- Tobechik kak baza gidroaviacii [E'lektronny'j resurs]. URL: <http://znamyrodini.ru/aviatcii-a-v-borbe-za-krym/krym-v-vov/aviatcii-a-za-krym/tobechik-kak-baza-gidroaviacii-chast-pervaia>
38. Артемьев А. М. Морская авиация России. – М.: Военное издательство, 1996. – 238 с.
- Artem'ev A. M. Morskaya aviatsiya Rossii. – М.: Voенное izdatel'stvo, 1996. – 238 s.
39. Белозёров И. П. В небе Таврии: Записки летчика-истребителя. – Симферополь: Таврия, 1975. – 251 с.
- Belozorov I. P. V nebe Tavrii: Zapiski letchika-istrebitelya. – Simferopol': Tavriya, 1975. – 251 s.
40. Ткаченко С. Н. Партизанская война в крымском небе: История и анализ взаимодействия советской авиации и крымских партизан в 1942–1944 гг. – Брянск: Издательский дом «Историческое сознание», 2018. – 509 с.
- Tkachenko S. N. Partizanskaya vojna v kry'mskom nebe: Istoriya i analiz vzaimodejstviya sovetskoj aviacii i kry'mskix partizan v 1942–1944 gg. – Bryansk: Izdatel'skij dom «Istoricheskoe soznanie», 2018. – 509 s.
41. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 1. – М.; Л.: Воениздат, 1945. – 343 с.
- Xronika Velikoj Otechestvennoj vojny' Sovetskogo Soyuz na Chernomorskom teatre. Vy'p. 1. – М.; L.: Voениzdat, 1945. – 343 s.

42. Евменов Н. А. Роль военно–морского флота в Великой Отечественной войне (1941–1945) // Военная мысль. – 2021. – № 1. – С.110–116.
Evmenov N. A. Rol' voenno–morskogo flota v Velikoj Otechestvennoj vojne (1941–1945) // Voennaya my'sl'. – 2021. – № 1. – S.110–116.
43. Справочник офицера. – М.: Воениздат, 1971. – 397 с.
Spravochnik oficera. – М.: Voenizdat, 1971. – 397 s.
44. Великая Отечественная война, 1941–1945: документы и материалы. Т. I: Роль Крыма в войне. – М.: ПрофМедиа, 2014. – 366 с.
Velikaya Otechestvennaya vojna, 1941–1945: dokumenty` i materialy. T. I: Rol` Kry`ma v vojne. – М.: ProfMedia, 2014. – 366 s.
45. Доценко В. Д., Гетманец Г. М. Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. – М.: Эксмо, Terra Fantastica. 2005. – 617 с.
Docenko V. D., Getmanecz G. M. Flot v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945 gg. – М.: E`ksmo, Terra Fantastica. 2005. – 617 s.
46. Смыслов О. С. Иуды в погонах. – М.: Вече, 2013. – 320 с.
Smy'slov O. S. Iudy` v pogonax. – М.: Veche, 2013. – 320 s.
47. Документы германской шестой «Белой книги» // Правда. – 1940. – 5 июля.
Dokumenty` germanskoj shestoj «Beloj knigi» // Pravda. – 1940. – 5 iyulya.
48. Степанов А. С. Развитие советской авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года). – М.: Университет Дмитрия Пожарского: Русский фонд содействия образованию и науке, 2009. – 542 с.
Stepanov A. S. Razvitie sovetskoj aviacii v predvoenny`j period (1938 god – pervaya polovina 1941 goda). – М.: Universitet Dmitriya Pozharskogo: Russkij fond sodejstviya obrazovaniyu i nauke, 2009. – 542 s.
49. Битва за Крым, 1941–1944 гг. 2-е изд. / А. Исаев, Н. Глухарев, О. Романько и др. – М.: Яуза: Эксмо, 2021. – 896 с.
Bitva za Kry`m, 1941–1944 gg. 2-e izd. / A. Isaev, N. Gluxarev, O. Roman`ko,. – М.: Yauza: E`ksmo, 2021. – 896 s.
50. Русский архив: Великая Отечественная. Т. 16 (5–1). Ставка ВГК, 1941 г.: документы и материалы. – М.: Терра, 1996. – 448 с.
Russkij arxiv: Velikaya Otechestvennaya. T. 16 (5–1). Stavka VGK, 1941 g.: dokumenty` i materialy. – М.: Terra, 1996. – 448 s.
51. Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР 1938–1950 г.– 2-е изд. – М.: Машиностроение, 1988. – 568 с.
Shavrov V. B. Istoriya konstrukcij samoletov v SSSR 1938–1950 g.– 2-e izd. – М.: Mashinostroenie, 1988. – 568 s.
52. Центральный архив Министерства Обороны Российской Федерации (ЦАМО). Ф. 228. Оп. 701. Д. 237.
Central`ny`j arxiv Ministerstva Oborony` Rossijskoj Federacii (CzAMO). F. 228. Op. 701. D. 237.
53. Gardiner Robert, Chesneau Roger. Conway's All The World's Fighting Ships, 1922–1946. – London: Conway Maritime Press, 1980. – 456 p.
Gardiner Robert, Chesneau Roger. Conway's All The World's Fighting Ships, 1922–1946. – London: Conway Maritime Press, 1980. – 456 p.
54. Заблотский А., Сальников А. Морской «амбарчик» // Авиация и Время. – 2004. – № 1. – С. 18–23.
Zablotskij A., Sal`nikov A. Morskoy «ambarchik» // Aviaciya i Vremya. – 2004. – № 1. – S. 18–23.
55. Заблотский А., Сальников А. Неизвестный Бериев. Гений морской авиации. – М.: Яуза, ЭКСМО, 2009. – 413 с.
Zablotskij A., Sal`nikov A. Neizvestny`j Beriev. Genij morskoy aviacii. – М.: Yauza, E`KSMO, 2009. – 413 s.
56. ЦАМО. Ф. 500. Оп. 12452. Д. 483.
CzAMO. F. 500. Op. 12452. D. 483

57. Самолеты Черноморского Флота. МБР-2. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kchf.ru/arms/plane/mbr2.htm>

Samolety` Chernomorskogo Flota. MBR-2. [E`lektronny`j resurs]. URL: <https://www.kchf.ru/arms/plane/mbr2.htm>

58. Богатырев С. В. Советская авиация над морем. Рейды на Констанцу // Авиация и Время. – 1998. – № 5. – С.20–22.

Bogaty`rev S. V. Sovetskaya aviaciya nad morem. Rejdy` na Konstanczu // Aviaciya i Vremya. – 1998. – № 5. – С. 20–22.

Tkachenko S. N. Aerial reconnaissance of the Soviet Fleet in the Black Sea region in June–August 1941.

The quantitative and qualitative composition of the reconnaissance aviation of the Air Force of the Black Sea Fleet and the Danube military flotilla on the eve and in the initial period of the Great Patriotic War, the main tasks and directions of its actions, the general characteristics of the organizational work of intelligence departments and the direct performance of aerial reconnaissance in the specific conditions of the outbreak of war are revealed. The characteristics of the technical side of aviation exploration are given, the difficulties of organization and problems during flights are considered. A number of previously unknown moments in the history of the fleet have been discovered, and some circumstances of known events have been clarified.

Keywords: the initial period of the Great Patriotic War, the Red Army Air Force, the Black Sea Fleet, the Danube Military Flotilla, aerial reconnaissance, combat operations, the Black Sea, the Danube, the Bosphorus, Crimea.