

И один в море воин

Во второй половине марта 1943 года на плацдарме Малая Земля под Новороссийском обстановка для наших войск была чрезвычайно сложной. Плацдарм хорошо просматривался противником и подвергался прицельным артиллерийским обстрелам и бомбардировкам. Система защитных укреплений создавалась в каменистом грунте плацдарма с трудом. Снабжение было возможно только морским путём, небольшими судами к берегу (единственный причал рыбзавода, находившийся под нашим контролем, был разрушен).

Прилагались усилия по снабжению десантников воздушным путем. В дни первых боев грузы сбрасывали штурмовики Ил-2, однако около половины контейнеров упало за линией фронта или в море. Когда удалось освободить район, где находилась взлетно-посадочная полоса, на плацдарм была отправлена аэродромная команда с тем, чтобы подготовить аэродром к приему легких транспортных самолетов. Они стали засыпать воронки от снарядов и бомб, но все усилия оказались напрасны: непрерывные обстрелы артиллерии противника привели к тому, что новые воронки появлялись быстрее, чем засыпались старые, и от идеи использовать авиацию пришлось отказаться.

Первыми кораблями, которые использовались для доставки войск и необходимых грузов на захваченный плацдарм, стали средние, по меркам Черноморского флота, корабли и суда: тральщики, канонерские лодки и военные транспорты. Канонерки имели возможность подойти практически к самому берегу, а остальные корабли и суда могли воспользоваться пристанью рыбзавода. Но противник интенсивно обстреливал пристань, и пришлось перейти на иной режим перевозок. С наступлением темноты корабли и суда приходили из Геленджика в восточную часть Цемесской бухты, в район Кабардинки. Там люди и грузы принимались на борт катеров, сейнеров и мотоботов, а те доставляли их на Малую землю, успевая сделать за ночь 2-3 рейса. Вероятность гибели боевых кораблей от артиллерийского огня уменьшилась, но существовали и другие угрозы. Советские коммуникации стали подвергаться атакам 1-й флотилии немецких торпедных катеров. В ночь на 28 февраля им удалось достичь наибольшего успеха, потопив у Мысхако канонерскую лодку "Красная Грузия" и базовый тральщик Т-403 "Груз". После этого перевозки на плацдарм стали осуществляться исключительно малотоннажными кораблями, судами и катерами, вскоре прозванными "тюлькиным флотом". Но и они продолжали гибнуть от подрывов на минах, ударов артиллерии, авиации и катеров врага.

Людей и грузы с Большой земли на Малую требовалось не только довести, но и выгрузить на берег. И здесь возникли свои трудности. Единственный причал у рыбзавода оказался совершенно разрушен, а первые десантники высаживались в прибрежную воду под огнем противника. Во второй половине февраля удалось соорудить пристани, у которых могли разгружаться маломерные суда. По-своему уникальной пристанью стал разрушенный корпус "Красной Грузии". Полученные грузы складировались на берегу, а затем доставлялись в войска. Их приходилось переносить вручную или перевозить на ишаках двух горновьючных рот.

В этот период десантники остро испытывали недостаток в продуктах, медикаментах и, особенно, в боеприпасах. Больше всего не хватало зенитных снарядов. Командование Черноморского флота и 18-й армии предпринимали всё возможное для снабжения войск на плацдарме. С этой целью 23 марта из Туапсе вышел караван из трёх небольших шхун и транспорта «Ахиллеон». Охрану каравана поручили сторожевому катеру СК-065 лейтенанта Павла Сивенко. Командир СКА-065 получил приказ любой ценой провести конвой с боеприпасами, топливом и снаряжением из Туапсе на еле-еле удерживаемый плацдарм. Идти предстояло белым днем по узким фарватерам среди минных полей, под угрозой воздушного нападения и атак катеров противника. Основным в этом караване стал транспорт, загруженный так необходимыми малоземельцам боеприпасами.

Для справки.

Транспорт «Ахиллеон» был построен ещё в 1869 году на заводе Оккер в городе Линце в Австро-Венгрии, и начал морские походы под названием «Нива». В 1926 году был переименован и значился в регистре СССР под №1. Транспорт - двухмачтовая паровая шхуна водоизмещением 870 тонн длиной 63,4 метров, ширину 8,1 метра, осадкой 2,9 метра, имел скорость полного хода 7 узлов (около 14 км/час) и был лёгкой целью для вражеских торпедных катеров и истребительной авиации.

Для защиты «Ахиллеона» был выделен СК-065 и не случайно. Этот сторожевой катер типа МО-4 («Морской охотник») уже имел солидный боевой опыт, несмотря на достаточно скромные технические характеристики.



Сторожевой катер СК-065

Для справки.

СК-065 был построен в 1938 году на Ленинградском заводе НКВД № 5 для Морпогранохраны ОГПУ и проектировался для борьбы с нарушителями границы.

Водоизмещение 56 тонн. Деревянный, проклеенный перкалем корпус длиной 26,9 и шириной 4 метра. Мореходность четыре балла, бронирование – самодельное, силами экипажа: съемные стальные листы 5-8 мм укреплены на ходовом мостике, на бортах в районе топливных цистерн и машинного отделения. Экипаж – 16 человек, включая двух офицеров и двух мичманов. Вооружение – два 45-мм полуавтомата 21-К с боезапасом 660 снарядов, пара 12,7-мм пулеметов ДШК и 4040 патронов к ним, два бомбосбрасывателя глубинных бомб (до 34 глубинных бомб и якорных мин в различной комплектации), шесть дымовых шашек. Скорость – 26 узлов.

В войну СК-065 вступил буквально на второй день. Утром 22 июня под командованием лейтенанта Тимошенко уничтожил румынский пикет у селения Новая Килия. 23 и 24 июня с другими кораблями дивизиона старшего лейтенанта Державина катер высаживал десанты пограничников 79-го Измаильского погранотряда, морских пехотинцев и подразделения 23-го стрелкового полка и оказывал десанту огневую поддержку. За несколько суток боев румынские войска оставили позиции на мысе Сатул-Ноу, в селах Пардино и Старая Килия, укрепленном районе и городе Килия-Веке. Только убитыми и ранеными румыны потеряли 200, а пленными – более 700 человек.

До 19 июля экипаж охотника обеспечивал снабжение, а затем и эвакуацию советских частей с Дунайского плацдарма на румынском берегу (около 70 км по фронту и до 4–5 км в глубину). В боях на Дунае его комендоры и пулеметчики сбили два самолета противника.

Затем, в составе отряда кораблей Дунайской флотилии, пограничные катер прорвался в Одессу, где вошел в состав охраны водного района (ОВР) Одесской военно-морской базы (ВМБ) и принимал активное участие в боях за город. После падения Одессы боевая работа продолжилась в Севастополе – дозоры, проводка транспортов, перевозка войск и грузов – уже в составе 5-го дивизиона сторожевых катеров ОВР Главной базы Черноморского флота для уничтожения акустических или магнитных мин. Там, кроме предупредительного и контрольного бомбометания, на планируемых безопасных фарватерах катера типа СК по приказу командования флота на полном ходу проходили опасный участок (корпус-то деревянный!), таким образом инициируя взрыв мины.

Многим везло.

Повезло и СК-065.



Павел Петрович Сивенко,
командир экипажа сторожевого катера СК-065

1 февраля 1942 года в командование СК-065 вступил старший лейтенант Павел Сивенко, в 1941-м закончивший Военно-морское училище имени Нахимова по специальности «вахтенный начальник».

Командир оказался достоин своего бывалого экипажа, что и проявилось в марте 1943 года при сопровождении каравана судов с грузом для малоземельцев. По неясной причине, несмотря на дневное движение, воздушное прикрытие каравана не осуществлялось, и единственным защитником транспортов был СК-065. В районе Джубги караван был обнаружен и атакован двумя торпедными катерами противника.

Для справки.

Торпедные катера Германии являлись одними из лучших в своём классе. Немецкие конструкторы смогли создать отличные боевые корабли в виде «шнелльботов» от немецкого (Schnellboot – «быстроходный катер»). Устойчивость к боевым повреждениям достигалась за счёт большого водоизмещения. Катера были живучими – они могли выдержать попадание нескольких снарядов калибром 100-мм, скользящий таран эсминца и даже подрыв на mine.

Конструкция корпуса также была весьма надёжна: полубак со встроенными торпедными аппаратами улучшал мореходные качества, что позволяло использовать торпеды при волнении до 4-5 баллов.

С июня 1942 г. на Черном море действовали торпедные катера (шнельботы) 1-ой флотилии Кригсмарин. За 17 месяцев 1942-1943 гг. они смогли потопить 19 и повредить 2 советских корабля. Шнельботы типа S-26 имели водоизмещение – 100 тонн, корпус – деревянный, трехслойный, рубка, бронированная 10-12 мм, двигатели – дизели мощностью 2500 л.с., скорость – 40-42 узла, дальность плавания на 30 узлах – 800-900 миль, мореходность – 4-5 баллов (для применения оружия). Артиллерийское вооружение составляли два 20-мм автомата на корме и носу и два съёмных пулемёта MG 34 на шкворневых установках. Плюс 2 торпедных аппарата и 4 торпеды. Экипаж – 24 человека.

Главным оружием «шнельботов» являлись торпеды («Aal» – «угри», как их называли немецкие моряки. В основном это были парогазовые торпеды G7a (7 — длина торпеды в метрах) с обычным контактным взрывателем. Поскольку катера производили атаки с дистанций, как правило, не превышавших 3000 м, торпеды настраивались на режим наибольшей скорости.



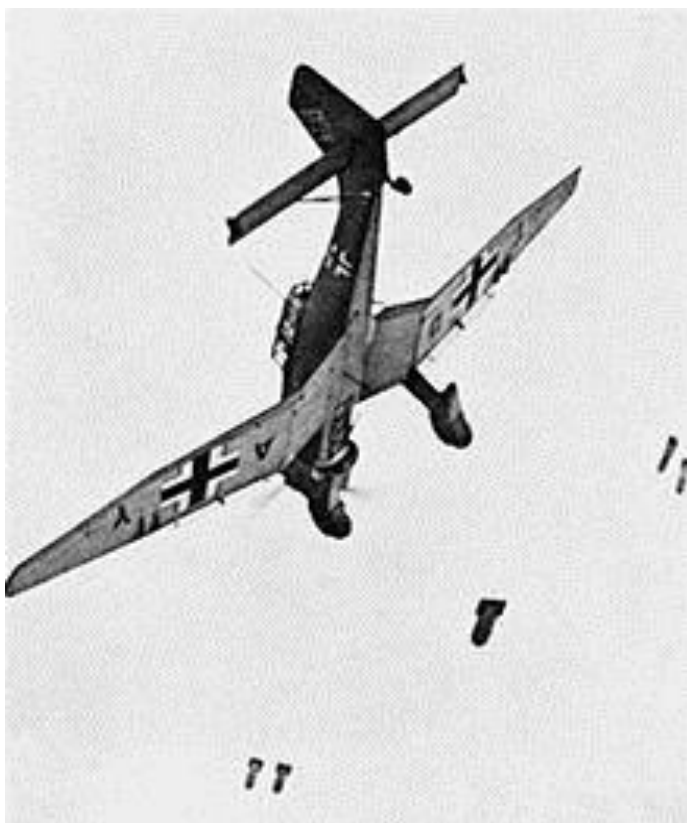
Шнельбот – торпедный катер. Германия

Экипажи шнельботов 1-й флотилии к марту 1943 года имели богатый боевой опыт и, имея превосходство в скорости и габаритах, были грозными противниками нашего морского охотника.

Торпеды противника предназначались в первую очередь тихоходному «Ахиллиону», что прекрасно понимал и лейтенант Павел Сивенко. Наши моряки открыли орудийный огонь, стараясь не подпустить торпедные катера на расстояние для безошибочного пуска торпед и прикрыли шхуны дымовой завесой. Получив отпор и потеряв ориентир для прицеливания, катера отвалили в море. Понимая, что это только начало, командир транспортной колонны отправил малые шхуны в Джубгу, а основной транспорт под охраной морского охотника упрямо продолжил движение к Малой земле. Предчувствия не обманули командира СК-065. В небе появились вражеские самолёты. Это были «штуки» – немецкие штурмовики.

Для справки.

В Германии этот самолет получил обозначение Ju-87 Stuka (от немецкого слова Sturzkampfflugzeug - пикирующий бомбардировщик). Самолёты постоянно модернизировались с учётом опыта боевых действий в Европе и с Красной Армией. В 1943 году они имели на вооружении два пулемёта калибра 7.92 мм или две 20-ти мм пушки. Бомбовая загрузка – 1800 кг, имея бомбы для поражения малоразмерных целей весом 50 кг и осколочные по 2 кг.



Бомбардировщик Ю-87 «Штука». Германия

Стоит добавить, что противостояли советским морякам матерые, опытнейшие, закаленные в боях пилоты. Летчики воздушного флота генерала В. Рихтгофена за 1939-1942 гг. оттачивали своё мастерство в небе над Европой и СССР. К 1943-му году в боях на Кавказе для бомбардировщиков считалось нормой 3-4 вылета.

Вот эти пилоты по наведению шнелльботов и атаковали 25 марта в районе Геленджика наш конвой. Вначале пикировщики шли группами по 3-5 самолетов, стремясь уничтожить катер Сивенко, который своим огнем препятствовал прицельным атакам на «Ахиллеон». Эти атаки оказались безрезультатны, катер энергично маневрировал, пушечно-пулеметным огнем сбивая летчиков с боевого курса. Немцы, почуяв, что безоружный тихоходный транспорт может довести помощь десантникам в Новороссийск, увеличили количество самолетов. Вскоре на конвой волнами дополнительно пошли бомбардировщики U-88А. Султаны взрывов авиабомб кидали катер как щепку, осколки и пулеметные очереди крушили надстройки, прошивали корпус. Немецкие самолеты базировались

тогда на аэродромах Анапы и Гостагаевской – всего лишь в 40-50 км от Мысхако, и подлетное время составляло менее 30 минут. Это позволяло противникам ограниченным составом, со сменой групп, в течение нескольких часов производить непрерывную штурмовку каравана.

Вот как вспоминал об эком командир катера: «Атаковали они группами, которые налетали и улетали, мы насчитали 50 врагов в воздухе. На наш катер сбросили свыше ста бомб, большинство из которых разорвались вблизи от катера. Пришлось много маневрировать и стрелять, так что мы еле дождались того момента, пока прилетела наши истребители. Без ложной скромности скажу – у меня во время войны проявилось природное умение маневрировать на воде... в море четко знал, когда надо уйти в сторону или отдать команду: «Стоп!», «Влево!» или «Вправо!» Какое-то внутреннее чувство помогало. Но все пошло бы насмарку без слаженной работы всех членов команды. Все они получили ранения, был разрушен мостик и рубка, повреждены моторы, радиостанция и орудия. Спасло то, что на катере была полная взаимозаменяемость. Экипаж катера – это коллектив, это дружба и спаянность. И воевали, как умели, и веселиться могли, и не пригибали голову в бою.

Хотел бы акцентировать внимание на конкретных примерах героизма в том бою. Старшине 2-й статьи Григорию Куропятникову оторвало руку, но он заметил, что вблизи глубинных бомб разгорается пожар, дополз туда и все ликвидировал. Одну, вторую, третью рану получил боцман Антоненко. Но он продолжал вести бой из пулемета, пока не упал. Крупным осколком вывело из строя носовую пушку и тяжело ранило помощника командира лейтенанта Якова Ароновича Мазлера, до войны работавшего журналистом в московской газете, но он продолжал стрелять из пулемета ДШК, пока взрыв бомбы рядом окончательно не вывел его из строя. Комсомолец Марочкин, получив несколько ранений, продолжал подносить патроны к пулемету. Не оставили кормовое орудие Григорьев, Степан Скляр и Перевозников. Все они были ранены, но огня не прекращали. Наш рулевой, старшина второй статьи Жован, под моим руководством искусно уводил катер от ударов бомбардировщика. Осколками перебило флажной фал, и наш флаг упал, тогда краснофлотец Потапов быстро связал фал и знамя корабля, его гордость и честь, вновь поднялось над катером как символ непобедимости».

При этом советский катер не просто сражался с фашистскими штурмовиками и бомбардировщиками, он не допускал их нацеленного выхода на «Ахиллеон», одно прямое попадание авиабомбы в который могло закончиться взрывом боеприпасов и гибелью транспорта и груза. И экипажу СК-065 удалось сделать почти невозможное. Ценой гибели заместителя командира Якова Мазлера и ранениями большинства членов экипажа, пробитый осколками и простреленный катер сумел заградительным огнём не дать вражеским самолётам осуществить прицельное бомбометание по транспорту. Наконец, подоспели наши истребители и прикрыли караван, навязав немцам бой в воздухе.

Едва держась на плаву, морской охотник всё-таки доставил транспорт с боеприпасами к месту выгрузки.

Вернувшись в Геленджик, передав в госпиталь тяжело раненых моряков и тело Мазлера, отказавшись от помощи, катер СК-065 с оставшимися матросами на борту, которые были легко ранены, с наскорю сооруженным «пластырем» на месте левого борта своим ходом ушел в Туапсе, откуда был отправлен на ремонт в Сочи.

За мужество и героизм старшине 2-й статьи Григорию Куропятникову было присвоено звание Героя Советского Союза. Катер МО-065 удостоен гвардейского звания Приказом народного комиссара ВМФ СССР адмирала Н. Кузнецова от 25 июня № 263, став первым и единственным гвардейским кораблём такого класса.



Павел Петрович Сивенко

Командир катера П.П. Сивенко был награждён за выполненное задание орденом Красного Знамени.

В дальнейшем Павел Петрович командовал звеном морских охотников Туапсинской ВМБ и большим охотником «Минер» 2-го Варненского дивизиона морских охотников. Был награжден медалями «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За оборону Кавказа», получил орден США «За выдающуюся службу» и... три легких ранения.

*Задорнов Андрей Сергеевич,
младший научный сотрудник отдела «Батарея № 394 капитана А.Э.
Зубкова»*