

**НА ЛИНИИ ФРОНТА**

**ПРАВДА О ВОЙНЕ**

Михаил Жирохов

# **АСЫ НАД ТУНДРОЙ**



**ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА  
В ЗАПОЛЯРЬЕ**

**1941—1944**

## Annotation

Работа историка М. А. Жирохова посвящена противостоянию в небе советского Заполярья — одного из самых сложных в климатическом отношении участков советско-германского фронта в период Великой Отечественной войны. Магнитные бури и полярные ночи, туманы и штормы — в таких условиях пришлось вести боевые действия противоборствующим сторонам. Бои в тундре в 1941-1944 гг. — одна из интереснейших страниц в истории воздушных конфликтов. Здесь между лучшими немецкими и советскими асами случались настоящие рыцарские поединки, сравнимые с теми, что происходили в небе над Западным фронтом в годы Первой мировой войны. Советские летчики воевали главным образом на английских и американских истребителях.

---

- [Михаил Александрович Жирохов](#)
  - [Введение](#)
  - [Немецкое наступление](#)
  - [Операция «Бенедикт»](#)
  - [Позиционная война](#)
  - [Петсамо-Киркенесская операция](#)
  - [Советские асы Заполярья](#)
  - [Асы JG 5](#)
  - [Советские самолеты-истребители на Северном театре военных действий](#)
  - [Немецкие самолеты-истребители на Северном театре военных действий](#)
  - [Приложения](#)
    - [Приложение № 1](#)
    - [Приложение № 2](#)
    - [Приложение № 3](#)
    - [Приложение № 4](#)
  - [Список сокращений](#)
  - [Список литературы](#)
  - [Иллюстрации](#)
- [notes](#)
  - [1](#)
  - [2](#)
  - [3](#)
  - [4](#)
  - [5](#)
  - [6](#)
  - [7](#)
  - [8](#)
  - [9](#)
  - [10](#)
  - [11](#)
  - [12](#)
  - [13](#)
  - [14](#)
  - [15](#)
  - [16](#)
  - [17](#)
  - [18](#)
  - [19](#)
  - [20](#)

- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)
- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)

- [75](#)
  - [76](#)
  - [77](#)
  - [78](#)
  - [79](#)
  - [80](#)
  - [81](#)
  - [82](#)
  - [83](#)
  - [84](#)
  - [85](#)
  - [86](#)
  - [87](#)
  - [88](#)
  - [89](#)
  - [90](#)
  - [91](#)
-

**Михаил Александрович Жирохов**  
**Асы над тундрой**  
**Воздушная война в Заполярье**  
**1941-1944**

## Введение

В годы Великой Отечественной войны трудно найти более сложный в климатическом отношении участок фронта, чем Заполярье. Противникам приходилось действовать в условиях сурового климата, малонаселенности и прочих «прелестей» природы Крайнего Севера и Арктики. Тут нередки магнитные бури, влияющие, в числе прочего, и на радиосвязь. В период полярной ночи нередко туманная погода, а осенью свирепствуют штормы.

Эти тяжелые природные условия в значительной степени осложняли боевую деятельность авиации. При этом война в Арктике на границе между СССР и Германией, оккупировавшей Норвегию, а с 25 июня — в советской и финской Лапландии, велась с обеих сторон в условиях крайне ограниченных ресурсов (как материальных, так и людских). В то же время почти нигде не описанная война в воздухе, шедшая в этом районе, является одной из самых интересных глав в истории воздушных конфликтов. Здесь между лучшими асами противоборствующих сторон случались настоящие рыцарские поединки, сравнимые с теми, что происходили в небе над Западным фронтом в годы Первой мировой войны.

Работая над книгой, автор ставил своей целью исследовать место и роль, прежде всего, истребительной авиации сторон в ходе боевых действий в Заполярье.

Немало внимания уделено роли авиации в обеспечении проводки союзных конвоев в порты Мурманска и Архангельска, а также участию союзной (прежде всего британской) авиации. При этом был использован практически весь доступный на сегодня пласт отечественных и зарубежных печатных источников, документы и воспоминания ветеранов.

За прошедшие почти семь десятилетий тема получила достаточно широкое, но однобокое освещение.

Всестороннее изучение воздушной войны в Заполярье началось сразу после ее окончания. К числу первоочередных задач на тот момент относилось создание официальной истории. Так, в 1945–1946 годах появились «Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре», а также «Исторический отчет о боевой деятельности ВВС СФ в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Завершила создание «лакированной» истории авиации СФ в ВОВ монография В. Бойко «Крылья Северного флота», изданная в 1976 году в Мурманске. Отметим, что и поныне этот труд является практически единственной обобщающей работой по теме авиации Северного флота в войне. Конечно, от роли партии в целом и политработников в частности автору уйти не удалось — время было такое.

Новый всплеск интереса к теме (впрочем, как и ко всей истории Великой Отечественной войны) начался в 90-х годах XX века. Прежде всего выделяются работы таких историков авиации, как Александр Марданов и Юрий Рыбин, которые в различных специализированных журналах опубликовали три десятка статей по различным аспектам воздушной войны в Заполярье.

Отдельно стоит отметить деятельность доцента Поморского международного университета М. Н. Супруна из Архангельска, который смог организовать выпуск четырех выпусков сборника статей «Северные конвои. Исследования. Воспоминания. Документы». Кроме того, в соавторстве с Р. И. Ларинцевым он издал прекрасную книгу «Люфтваффе под Полярной звездой», которая на сегодняшний день является подспорьем для всех интересующихся темой противников североморцев.

Все тот же Роман Ларинцев, совместно с известным исследователем из Таганрога Александром Заблотским, за относительно короткое время издал целую серию статей о противостоянии советской авиации и кригсмарине на севере, которая в итоге вылилась в книгу «Советские ВВС против кригсмарине» (М.: Вече, 2010).

Предпринимались также попытки оценить и действия с обратным знаком — то есть люфтваффе против Северного флота. Это было сделано в книге известной своими германфильскими взглядами тройки авторов — М. Зефирова, Н. Баженова и Д. Дегтева «Тени над Заполярьем: Действия люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев» (М.: АСТ, 2008).

Оценивая в целом изданную литературу по теме, стоит признать, что на данный момент цельной картины воздушной войны в Заполярье пока нет. И надеюсь, что предлагаемая работа станет первой ласточкой в деле осмысления результатов войны на северном участке огромного советско-германского фронта.

## Немецкое наступление (июнь — сентябрь 1941 г.)

Район советского Заполярья всегда славился большими запасами сырья, топлива и даров моря. После революции в Архангельске, Онеге, Мезени были построены мощные лесозаводы, началась промышленная разработка медно-никелевых руд и апатитов на Кольском полуострове, Воркутинского каменноугольного месторождения, залежей флюорита в районе Амдермы, угля в Норильске, соли и угля — в Нордвике.

Особое значение имел единственный незамерзающий порт на севере Советского Союза — маленький <sup>[1]</sup>городок Мурманск. Основанный 4 октября 1916 года как Романов-на-Мурмане, он изначально предназначался для обеспечения поставок военных припасов из Европы от союзников по Антанте. Именно из-за этого свою специфику имела и Гражданская война на Севере, когда под предлогом защиты огромных складов с оружием и амуницией сюда был высажен союзный экспедиционный корпус. Во многом из-за этого советская власть в Заполярье установилась относительно поздно — только 7 марта 1920 года. За следующие 12 лет город получил серьезное развитие. Так, население Мурманска возросло в 16 раз, достигнув цифры 42 тысячи человек.

На момент начала операции «Барбаросса» по сравнению с другими участками фронта в Финляндии и Норвегии противостоящая советским войскам группировка была фактически слабее всех, поскольку в этом районе Гитлер старался всего лишь предотвратить высадку британского десанта. Поэтому на границе Советского Союза с Норвегией и Финляндией были развернуты весьма ограниченные силы. С другой стороны, весь карельский сектор, от Ладожского озера северо-восточнее Ленинграда до южного берега Баренцева моря далеко на севере — а это 950 километров, — прикрывался всего лишь двумя советскими армиями (7-й и 14-й). 14-я армия была расположена к западу от Кольского полуострова и имела главной целью прикрытие Мурманска.

ВВС 14-й армии и приданными частями ВВС Северного флота командовал талантливый пилот, генерал-майор авиации Александр Кузнецов. 22 июня 1941 года советские авиационные подразделения, защищавшие арктическую зону и Кольский полуостров, располагались следующим образом:

### *ВВС 14-й армии*

1-я сад (командир дивизии Туркель Иван Лукич, участник боев в Испании. С августа 1941 г. по 15.02.42 г. дивизией командовал полковник Головня Михаил Михайлович) в составе:

37-й бап	38 СБ (+18, прибывших 29 июня)	Аэ. Африканда, командир полка полковник И. Д. Удонин
145-й иап	56 И-16	Аэ. Шонгуй, командир полка полковник Н. И. Шмельков
147-й иап	34 И-15 и 19 И-15 бис	Аэ. Мурмаши, командир полка полковник М. М. Головня

### *ВВС СФ*

72-й сап	4 И-16, 17 И-153, 28 И-15бис, И СБ (+16 И-16, прибывших 26 июня)	Аэ. Ваенга
118-й рап	37 МБР-2, 7 ГСТ	
49 ораэ	10 МБР-2	
24-е авиазвено	2 МБР-2	Губа Грязная



СВЯЗИ

Согласно предвоенным планам, 7-я армия растянулась почти по всей советско-финской границе, от Ладожского озера до южной части Кольского полуострова. Командование армии располагало весьма ограниченными авиасилами — всего лишь одним авиаполком (72-й сбав 55-й сад).

Наличие относительно небольшого количества авиатехники компенсировалось высоким уровнем подготовки летчиков. Почти половина из них служили в Карелии и на Крайнем Севере более двух лет, многие обладали солидным боевым опытом, полученным в небе Испании и Халхин-Гола либо во время советско-финской войны.

Как уже отмечалось, на начальном этапе войны против СССР главной задачей немецкой группировки в Норвегии было предотвращение любых попыток Великобритании высадить десант на континент (а такая возможность всерьез обсуждалась в Лондоне). Поэтому для наступления и захвата Мурманска были выделены ограниченный контингент наземных и воздушных сил.

По состоянию на 22 июня 1941 года, 5-й воздушный флот генерал-полковника Ханса-Юргена Штумпфа насчитывал в своем составе в общей сложности 240 самолетов в Норвегии и небольшое подразделение в Финляндии. Основными боевыми единицами были KG 30, 1./KG 26, отдельные части JG 77 и IV.(St)/LG I. Части, предназначенные для борьбы против Советского Союза, перед войной были объединены в «Люфтваффенкомmando Киркенес» под командованием полковника Андреаса Нильсена.

Задачей «Люфтваффенкомmando Киркенес» было установление господства в воздухе (то есть уничтожение всех советских ВВС в регионе) и осуществление прикрытия с воздуха наземных войск, нацеленных на захват порта Мурманск и Кольского полуострова.

22 июня 1941 года подразделения под командованием Нильсена располагались следующим образом.

5./KG 30	10 Ju-88	Аэ. Банак (Северная Норвегия)
IV.(St)/LG I	36 Ju-87	Аэ. Киркенес (Северная Норвегия)
I./JG 77	10 Bf-109	Аэ. Киркенес
Stab/ZG 76	6 Bf-110	Аэ. Киркенес
1.(F)/124	3 Ju-88	Аэ. Киркенес
1.(H)/32	7 Hs-126 и 3 Do-17	Аэ. Кемиярви и Рованиemi (Северная Финляндия)
1./KuFIGr 406	He-115 и Do-18	Аэ. Банак

*Примечание:* кроме того, «Люфтваффенкомmando Киркенес» были приданы два He-111 и два Ju-88 в качестве звена метеоразведки, а также транспортная эскадрилья в составе одиннадцати Ju-52.

Как видим, силы совсем небольшие. Тем не менее в послевоенной советской литературе читателю упорно внушается мысль о значительном превосходстве немецкой авиации в Заполярье. Так, в «Историческом отчете о боевой деятельности ВВС Северного флота в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»<sup>[2]</sup>, читаем: «На 22.06.41 г. на аэродромах противника в Северной Норвегии и Северной Финляндии, по данным разведывательных органов, насчитывалось до 400 самолетов, а в октябре месяце 1941 года количество самолетов увеличилось до 466. На вооружении частей ВВС Северного флота на 22.06.1941 г. всего имелось 116 боевых самолетов, большинство которых было устаревшего типа. Таким образом, к началу Отечественной войны противник имел качественное и количественное превосходство в воздухе».

Без сомнения, такие «факты» были очень выгодны советским военачальникам прежде всего для того, чтобы оправдать свою фактическую бездеятельность в

первые дни войны. Нарращивание немецкого военного присутствия в регионе проходило при прямой поддержке финского правительства. В соответствии с немецко-финским договором от 12 сентября 1940 года вермахт получил право на создание нескольких укрепрайонов в Северной Финляндии.

Таким образом, буквально за несколько месяцев до начала операции «Барбаросса» в Северной Финляндии разместилось несколько тысяч немецких солдат и офицеров. За период с 7 по 21 июня 1941 года в финских портах немцы выгрузили большое количество немецкой боевой техники, транспортных средств и войск, разместившихся в Лапландии.

Фактически война в воздухе в Заполярье началась еще до официального начала боевых действий. 17 июня 1941 года над Кольским полуостровом, на подступах к Мурманску, был обнаружен одиночный Ju-88, по всей видимости выполнявший разведывательный полет. Его попытались преследовать две поднятые по тревоге группы И-153 и И-16. И только превосходство в скорости спасло немецкий экипаж.

Позже в тот же день еще несколько Ju-88 были обнаружены над Озерковской бухтой, между полуостровом Рыбачий и материком, северо-западнее Мурманска. Самолеты были обстреляны зенитной артиллерией. После этого нарушения границы самолетами люфтваффе происходили практически каждый день. Это не могло не привести к обоюдным потерям. Так, в один из дней над полуостровом Рыбачий был поражен зенитным огнем Ju-88 из состава 1.(F)/124, причем бортинженер — унтер-офицер Йозеф Хаузенблас — погиб. Наверное, это была первая потеря летного состава люфтваффе в еще не начавшейся войне с Советским Союзом.

А 19 июня 1941 года старший лейтенант Василий Воловиков из 72-го сводного авиаполка (далее — сап) авиации Северного флота (СФ) попытался на И-153 атаковать некие «двухмоторные самолеты». В ответ его атаковали четыре Bf-109 из группы прикрытия, после чего советский летчик благоразумно ушел от преследования в облака.

Стоит сказать, что в то время, как на «основном Восточном фронте» люфтваффе нанесли сокрушительный удар по советским ВВС, большая часть авиации противоборствующих сторон в первые дни войны была прикована к земле ненастной погодой. Так, 22 июня были предприняты только налеты малыми силами на Ура-Губу и Колу под Мурманском. О результатах в советских документах описано сухо: *«Утром 22.6.41 г. в Мурманском районе ПВО авиацией противника также производились разведывательные полеты и сброшены четыре бомбы: две в районе Ура-Губа, в результате чего нарушена связь с РП ВНОС 7301, и две в районе ст. Кола (бомбы упали в воду)»*<sup>[3]</sup>.

В отличие от своих коллег на других фронтах и вопреки немецким данным, командование частей советских ВВС на Севере рассредоточило и замаскировало свою авиацию на аэродромах. Это подтверждает, в частности, немецкий историк Пауль Карелл: *«На Крайнем Севере, где находился стратегически важный порт Мурманск, предпринятый 22 июня в 4.00 немецкой авиацией налет на советские авиабазы оказался нерезультативным: советские самолеты были заблаговременно рассредоточены и замаскированы»*<sup>[4]</sup>.

Отсутствие потерь в матчасти и личном составе в первые дни войны благоприятно сказалось на развитии ситуации здесь в целом в ходе войны.

Фактически первым днем войны для летчиков Северного флота стал вторник 24 июня. С утра летчики на аэродроме Ваенга (северо-восточнее Мурманска) были подняты по тревоге после обнаружения одиночного самолета. Будущий лучший североморский ас Борис Сафонов, в то время старший лейтенант и командир звена в 5-й эскадрилье 72-го сап, немедленно вылетел на перехват на И-16, вооруженном реактивными снарядами РС-82. На подходе к Ваенге, набирая высоту в лучах яркого солнца, он заметил двухмоторный вражеский самолет. Это был Ju-88 (W.Nr.8173) из 6./KG 30, вылетевший на разведку.

Зайдя со стороны солнца, Сафонов дал залп из всего бортового оружия. Пилот Ju-88, унтер-офицер Рейнхард Шеллерн, не имел ни единого шанса уйти после того, как один из РС-82, выпущенных Сафоновым, повредил его самолет.

Шеллерн попытался уйти над морем на бреющем полете, используя скоростные характеристики своей машины, но советский истребитель не отставал. Стрелок-радист «Юнкерса», ефрейтор Георг Крецид, открыл неприцельный огонь из двух задних 7,92-мм пулеметов. Не отвлекаясь на беспорядочную стрельбу, несколькими точными пулеметными очередями Сафонов расправился с «Юнкерсом» прямо над бухтой Зеленцы. Самолет упал в воду с малой высоты, а весь экипаж погиб. Одержав победу, советский летчик вернулся на аэродром, где его ждал восторженный прием.

А вот как этот бой описывали журналисты во фронтовой газете «Сафоновец» № 42 от 17 июля 1942 года<sup>[5]</sup>:

*«Неожиданно совсем близко у аэродрома застрекотали пулеметы, над сопками засверкали звездочки разрывов зенитных снарядов.*

*— Кроме экипажей, все в укрытие, — скомандовал командир части.*

*В это время на бреющем полете из-за сопки выскочил He-111. Он так форсировал моторы, что сзади оставались два хвоста черного дыма. Немец поспешно удирал в море.*

*— Сафонов! — успел крикнуть Губанов.*

*Но мотор уже работал. Привычным движением рук Сафонов приказал убрать колодки и, оставляя позади себя буруны пыли, пошел на взлет. Его самолет провожал взглядами и ожидал весь личный состав. Через некоторое время до аэродрома донесся знакомый шум мотора, а потом из-за сопки на повышенной скорости выскочил Сафонов и сделал боевой разворот. Идя по кругу, он делал глубокие помахивания плоскостями. Но никто не понимал этого знака летчика.*

*Истребитель сделал посадку. Уцепившись за плоскость, его сопровождал инженер 3-го ранга В. Булыгин, который взмахами руки и мимикой лица спрашивал: „Сбил?“ Сафонов опустил большой палец руки вниз.*

*— Есть! — радостно подхватили присутствующие.*

*Сняв парашют, Сафонов доложил командиру о проведенном бое. В машине Сафонова не было ни одной пули, но она была повреждена. В хвостовом оперении истребителя и в капоте мотора сидели большие остроугольные осколки заграничного дюрала. Увидев их, Сафонов улыбнулся и, покачав головой, начал рассказывать о бое.*

*На взлете он потерял стервятника, но, набрав 100-200 метров, снова обнаружил его, летевшего по ложине и прятавшегося под фоном местности. Началось преследование. Сафонов, увеличивая скорость, начал сближение. С дистанции 150 метров стрелок самолета начал вести огонь. Маневрируя от его очередей, Сафонов выпустил несколько прицельных очередей, после чего стрелок был убит и Сафонов продолжил сближение. С дистанции 70-50 метров он дал полный газ и со всех огневых точек начал бить по самолету. Пули ложились в местах расположения баков. И когда Сафонов подлетел почти вплотную к противнику, „Хейнкель“ взорвался. Часть осколков от самолета попала в истребитель Сафонова».*

Кстати, упоминание в воспоминаниях «Хейнкеля» сыграло злую шутку с исследователями — вплоть до начала 90-х годов считалось, что первой победой Сафонова был He-111.

В этот же день на два сбитых самолета претендуют расчеты ПВО: один самолет пошел на счет 3-й батареи 33-го отдельного зенитного артиллерийского дивизиона, оборонявшего район Мурманска, и один — на счет 581-й батареи ПВО Северного флота.

Кстати, эффективность ПВО на Севере отмечали и отчеты немецкого командования. По немецким документам только после первых двух налетов на

Мурманск 23 и 24 июня 1941 года в 6./KG 30 остался только один неповрежденный Ju-88.

Вскоре Мурманск стал печально известен среди экипажей немецких бомбардировщиков, как одно из мест наибольшей концентрации сил ПВО (так называемые «два Л» — Лондон и Ленинград, и «два М» — Мальта и Мурманск). Один из пилотов Ju-88 как-то раз заявил: *«Я лучше трижды слетаю над Лондоном, чем один раз — над Мурманском!»*

Во многом такое положение вещей было обусловлено предвоенными усилиями — созданием района ПВО Северного морского Военного флота, штаб которого находился в Полярном. В январе 1941 года на границе с Финляндией на мурманском направлении в дополнение к 21 посту ВНОС было развернуто 9 радиолокационных станций ТРЛС-IV. В феврале 1941 года был также сформирован Мурманский бригадный район ПВО. Эти два формирования в конце мая вошли в объединенную Северную зону ПВО со штабом в Ленинграде. Кроме того, еще до войны в Мурманске организовали местную противовоздушную оборону (МПВО) со своей системой наблюдательных постов и оповещения.

25 июня несколько улучшилась погода, и бомбардировщики Северного фронта и ВВС СФ, согласно предвоенным планам, начали налеты на аэродромы противника во всем регионе между Финским заливом и Баренцевым морем, пытаясь уничтожить силы 5-го воздушного флота и финских ВВС на земле.

К операции были привлечены силы двенадцати бомбардировочных и пяти истребительных полков советских ВВС, а также бомбардировочных полков авиации Балтийского и Северного флотов (всего 375 бомбардировщиков и 165 истребителей, но фактически в воздух смогли подняться только около 300 самолетов). Это был первый случай, когда ВВС и авиация флотов должны были выполнить совместную скоординированную атаку, ведь ВМФ СССР подчинялся отдельному наркомату и формально не имел отношения к Наркомату обороны.

Серия советских налетов на авиабазы, длившаяся шесть дней, стала поводом для возобновления военных действий между СССР и Финляндией.

Однако и качество (устаревшие самолеты и низкая точность бомбометания), и размер атаковавших сил ВВС не соответствовали поставленной задаче, что предопределило отсутствие серьезного успеха. Цена этой авантюры тоже оказалась слишком высока. Дело в том, что советские бомбардировщики действовали без прикрытия истребителей, дальность полета которых не позволяла достигнуть цели и вернуться обратно.

По утверждению финского историка К. Ф. Геуста<sup>[6]</sup>, 25 июня советская сторона потеряла в общей сложности 26 самолетов: 24 бомбардировщика СБ<sup>[7]</sup> и два истребителя И-153. Серьезные потери понес и командный состав ВВС РККА — только командиров эскадрилий погибло пятеро<sup>[8]</sup>. В целом общие потери авиатехники за шесть дней налетов на сегодняшний день оцениваются в 51 сбитый бомбардировщик и 20 истребителей, потери летно-подъемного состава достигли 170 человек.

При этом финские потери, несмотря на утверждения советских военачальников<sup>[9]</sup>, оказались минимальными.

Советская авиация после дорого обошедшихся ей налетов на вражеские авиабазы в первые дни была вынуждена перейти к обороне. Бомбардировщики и штурмовики до конца года осуществляли в основном беспокоящие налеты, добившись тем не менее нескольких крупных успехов.

Что касается боевых действий на земле, то до конца июня продвижение 2-й и 3-й горнострелковых дивизий генерала Эдварда Дитля на Мурманск, поддерживаемое «Штуками» из состава IV.(St)/LG 1, натолкнулось на серьезное сопротивление со стороны советских истребителей в этом секторе.

Характерен, например, бой 27 июня, когда большая группа советских истребителей взлетела на перехват бомбардировщиков, которые шли по направлению к аэродрому Мурмаши (юго-западнее Мурманска). Старший лейтенант Леонид Иванов, одержавший за день до этого свою первую победу (Bf-110), со своей эскадрильей из 147-го иап атаковал Ju-87, в то время как И-16 из 145-го иап связали боем Bf-110 эскорта. Несколько И-15бис под командованием Иванова рассеяли строй немецких пикировщиков, сбив три машины.

Одновременно с этим несколько Bf-109 из 1./JG 77 вели в том же районе свободную охоту. При подходе к Мурмашам немецкие летчики заметили группу советских истребителей, заходящих на посадку. Это была эскадрилья старшего лейтенанта Иванова, возвращавшаяся после вышеописанного боя. «Мессершмитты» немедленно спикировали на фактически беспомощные И-15бис. В результате три машины были сбиты, а герой дня — Леонид Иванов — погиб. Нет нужды говорить о том, что немцы потерь не понесли.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1941 года старшему лейтенанту Леониду Илларионовичу Иванову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Это был первый летчик — Герой Советского Союза на Севере.

Кстати, где похоронили Леонида Илларионовича, никто не знает. Об этом хватились позже. Но по прошествии многих лет могилу героя не отыскали. На страницах газеты «Кировский рабочий» было опубликовано письмо ветерана войны В. Синцова, который в те годы входил в состав группы, искавшей место сбитого самолета Л. Иванова. Он вспоминал: *«Мы нашли самолет в лесу. Вокруг горело. Летчик лежал неподалеку от обломков машины. Мы положили его на носилки и вынесли из леса. Тут и передали подоспевшим медикам. Где схоронили героя — не знаю».*

В тот же день обер-фельдфебель Херберт Керн из 1.(Н)/32, ведущий разведку над линией фронта на Hs-126 (WNR.3395), был атакован тройкой И-16. Через минуту горящий «Хеншель» рухнул на землю. Победу записали на счет коллективных усилий старшего лейтенанта Бориса Сафонова, лейтенанта Антипина и майора Георгия Губанова (командира 72-го сап ВВС СФ). Интересно, что по немецким документам летчик считается пропавшим без вести, а наблюдатель лейтенант Пауль-Ганс Бэкер — погибшим.

К 27 июня советские источники также относят первый случай тарана на Севере. Согласно им командир звена лейтенант И. Т. Мисяков на И-16 из 145-го истребительного авиаполка во время отражения налета противника таранил Bf-110, при этом сам погиб. Немецкие данные этот случай никак не комментируют, не признавая даже самого факта потери двухмоторного истребителя. Вообще, по советским данным, на арктическом фронте за 27 июня 1941 года было сбито десять немецких самолетов при потере шести истребителей и двух бомбардировщиков. Но по имеющимся данным 5-го немецкого воздушного флота, единственными потерями были два разведчика «Хеншель» Hs-126.

Ограниченные в средствах, воздушные силы обеих сторон продолжали предпринимать все возможное, чтобы повлиять на ход боев на земле. 19-й горнострелковый корпус столкнулся с большими проблемами, встретившись с жестким сопротивлением Красной армии при продвижении по дикой местности, почти лишенной каких-либо дорог. Небольшое продвижение немецких частей в первые дни войны стало возможным только благодаря точечным атакам пикирующих бомбардировщиков на систему дотов, преграждавшую путь к Мурманску.

На кандалакшском направлении 1 июля перешел в наступление 36-й армейский корпус с задачей захвата Кандалакши и нарушения деятельности Кировской железной дороги. Однако тут противник натолкнулся на оборону советского 42-го стрелкового корпуса. Жестокие бои здесь продолжались в течение сорока дней.

Тем временем экипажи Ju-88 из II./KG 30 продолжали бросать вызов зениткам и истребителям ПВО Мурманска. 29 июня в ходе налета был нанесен значительный ущерб верфям и портовым сооружениям. Также была разрушена центральная городская электростанция.

Стоит отметить, что командование ВВС РККА вполне разумно использовало наличные силы, демонстрируя отменные навыки множества своих летчиков, находившихся в этом секторе. 29 и 30 июня несколько небольших групп СБ смогли нанести серьезные повреждения причалам и нефтехранилищам в Петсамо, заодно утопив оказавшийся там пароход. Интересно, что об этих налетах есть упоминания только в зарубежных источниках, отечественные же исследователи пишут только о результативном налете 4 июля, когда пятерка СБ под прикрытием такого же количества И-153 предположительно повредила два транспорта<sup>[10]</sup>.

Еще одной задачей, которую командование люфтваффе ставило перед экипажами Ju-88 из II./KG 30, было нарушение движения по Кировской железной дороге — главному пути транспортировки военного имущества в Мурманск и из него. Эта железная дорога в 1941 году разрушалась немцами более сотни раз, но, имея рассредоточенный по множеству точек запас материалов для ремонта пути, советские железнодорожники всегда могли быстро привести дорогу в рабочее состояние. Осуществляя вылеты на бомбардировку, экипажи немецких бомбардировщиков быстро научились уважать советских летчиков-истребителей, выходивших на перехват. Обер-фельдфебель Петер Шталь, бывший в то время пилотом 6./KG 30, вспоминал: *«Эти „Раты“<sup>[11]</sup> шли за нами, словно пчелиный рой. Они вели по нам огонь даже с безнадежных дистанций. Отставшие бедолаги не имели никаких шансов уйти без повреждений».*

3 июля 1941 года старший лейтенант Василий Воловиков из 72-го сап сбил Ju-88, управляемый гауптманом Эберхардом Рогером, группенкомандером II./KG 30. Рогер погиб. По данным его преемника, майора Хорста фон Ризена, II./KG 30, начав боевые действия штатно укомплектованной сорока машинами, за период с июня по декабрь 1941 года потеряла двадцать Ju-88. Финский историк Ханну Валтонен<sup>[12]</sup>, основываясь на официальной статистике потерь люфтваффе, утверждает, что за период с июня по декабрь 1941 года было сбито (уничтожено либо сильно повреждено) семь Ju-88 из II./KG 30, *«но немецкие истребители сопровождения оплатили Советам сторицей».*

Сообщение о таране, совершенном 4 июля, вызывает серьезные сомнения. По советской версии, младший лейтенант Сергей Ткачев из 145-го иап пожертвовал жизнью, врезавшись на своем И-16 в ведущего группы Ju-88, направлявшейся к советскому аэродрому на Кольском полуострове. Немецкие же источники утверждают, что Ткачев, вероятно, был сбит летавшим на Vf-110 гауптманом Герхардом Шашке из Stab/ZG 76, одержавшим за тот период двенадцать побед. Историк Вернер Гербиг так описывает метод, которым пользовался Шашке для достижения успеха: *«Он разработал собственную тактику ведения боя. Летая под прикрытием Vf-109, он кружил над русскими авиабазами и сбивал взлетающие самолеты».*

Типичный «вылет Шашке» датирован 13 июля. Тогда три Vf-109 нагло пролетели на малой высоте над аэродромом 145-го иап в Шонгуй. Они были приманкой: как только звено И-16 из 4-й эскадрильи под командованием командира звена лейтенанта Василия Григорьевича Ишакова пошло на взлет, чтобы перехватить нахалов, не замеченный с земли Vf-110 гауптмана Шашке на высоте верхушек деревьев оказался позади строя советских истребителей. Летя на малой скорости, Шашке имел достаточно времени, чтобы дать залп из 20-мм пушки и 7,92-мм пулеметов в брюхо ближайшему «ишаку». Когда советский истребитель вспыхнул, Шашке дал полный газ и пролетел под вторым ведомым Ишакова, дав своему хвостовому стрелку возможность сбить его — что и произошло. Советский летчик,

еще не зная о том, что происходит позади него, продолжал лететь прямо, набирая высоту. По всей видимости, в последний момент Ишаков все-таки осознал опасность: оставшиеся на земле видели, что истребитель начал разворачиваться, но было уже поздно — в И-16 ударил залп из носовой пушки. Ишаков выпрыгнул с парашютом<sup>[13]</sup>, но ему не хватило высоты для раскрытия купола. Двухмоторный «Мессершмитт» Шашке нагло выписал бочку в знак победы и улетел на запад.

Сохранились воспоминания очевидцев этого воздушного боя:

*«Все, кто находился в расположении 4-й эскадрильи на кромке аэродрома на скате к железной дороге, увидели, как над рекой, на бреющем ниже аэродрома, шел „сто десятый“. Хорошо просматривались в кабине самолета летчик и стрелок-радист. Заметив наши взлетающие истребители, вражеский самолет пошел в атаку. С аэродрома было видно, как Me-110, камуфлированный как щука, подбирался к нашим самолетам. В момент атаки на аэродроме все замерло. Предупредить наших товарищей мы не могли, поскольку рации на И-16 не было, а полотнища „панхен“ находились на другом конце аэродрома, да и не успели бы выложить сигнал, предупреждающий о смертельной опасности. Казалось, это длилось вечность. Раздались крики, как будто звено Ишакова их могло услышать.*

*На малой скорости, снизу-сзади „сто десятый“ атаковал одного ведомого, чуть повернув в сторону, дал возможность сбить второго ведомого своему стрелку-радисту. Ведущий звена лейтенант Ишаков продолжал полет по прямой, не подозревая о том, что происходит за его спиной. Но в последний момент, почувствовав неладное, попытался развернуться в сторону вражеского самолета. Огненная очередь Me-110 оборвала его полет. Лейтенант Ишаков успел выброситься из горящего самолета, но слишком была мала высота...»*

Гауптман Шашке скоро стал широко известен и ненавистен всем советским летчикам на Севере. Они даже дали ему прозвище Рыжий. Мало того, на фронте быстро распространились слухи, что прицел у Шашке с фотоэлементом и броня его самолета непробиваема. Все это, конечно, не способствовало росту энтузиазма у молодых летчиков.

Правда, карьера этого заполярного аса завершилась достаточно быстро. 4 августа во время очередного налета на аэродром Шонгуй на перехват четверки «Мессершмиттов-110» и девятки «Мессершмиттов-109» были подняты три И-16 и четыре ЛаГГ-3 145-го истребительного авиаполка. Несмотря на двукратное превосходство врага и его более выгодное положение в воздухе, советские летчики пошли в атаку. Бой продолжался 40 минут. В его результате были сбиты три вражеских самолета. В один из моментов командир эскадрильи капитан А. П. Зайцев на истребителе ЛаГГ-3 поджег ведущий «Мессершмитт-110», пилотируемый капитаном Шашке, еще один Вф-109 сбил старший лейтенант Н. А. Шелухин, а третья победа была записана как групповая.

Серьезную конкуренцию Шашке составляли и летчики Вф-109 — обер-фельдфебель Хуго Даймер и обер-лейтенант Хорст Карганико, оба из I./JG 77, имевшие соответственно одиннадцать и семь побед за первые три недели войны.

Обер-фельдфебель Даймер использовал свою тактику «охоты дикого медведя», похожую на ту, которой пользовался Шашке. Используя в полете данные радара, он раз за разом атаковал с большой высоты группы советских самолетов, сбивая одну машину за другой. Одержав 1 августа свою двадцать пятую победу, он стал первым пилотом 5-го воздушного флота, награжденным Рыцарским крестом.

Командир эскадрильи (staffelkapitan) Даймера, обер-лейтенант Хорст Карганико, был твердолобым нацистом. Один из служивших под его командованием молодых пилотов описывал его как человека черствого и амбициозного: *«Упрямый, никогда не признающий собственных ошибок и, как следствие, часто несправедливый командир».*

Немецкие истребители, действовавшие в этом районе, получили большое преимущество после того, как была смонтирована радарная станция раннего обнаружения «Фрейя». Это было редким исключением из правил, поскольку основная часть люфтваффе на Восточном фронте почти всю войну практически не пользовалась целеуказаниями радара. Станция «Фрейя», работавшая на длине волны 2,4 метра, имела дальность обнаружения 130–160 километров, что позволяло парировать налеты советской авиации. Результаты ее работы стали явственно отражаться на потерях советской стороны. Так, из 53 бипланов Поликарпова, имевшихся в 147-м иап на 22 июня, через три недели было потеряно 33!

Но, несмотря на личные счета своих летчиков, «Мессершмитты» так и не смогли организовать противодействие советским истребителям-бомбардировщикам, постоянно атаковавшим 19-й горнострелковый корпус.

Об этом явственно свидетельствует и советская статистика: до середины августа 57 % боевых самолето-вылетов приходилось на удары по аэродромам врага, прикрытие войск на поле боя и перехват вражеской авиации, а 43 % — на поддержку наземных войск.

После того как 36-й армейский корпус увяз в тяжелом сражении у Саллы, большей части пикировщиков IV.(St)/LG 1 пришлось в срочном порядке вылетать на поддержку войск в этом районе. Наступление на Мурманск, лишенное поддержки с воздуха, с неудовлетворительным снабжением из-за практически полного отсутствия дорог и атак советских ВВС, замедлилось до темпов улитки.

Стоит сказать, что к концу года произошло и качественное усиление ВВС Северного флота. Так, в июле в 72-й сап поступили 6 новых бомбардировщиков Пе-2, что позволило сформировать 5-ю эскадрилью полка. Тогда же на Север прибыло 10 истребителей МиГ-3 (с завода) и 22 И-16 из других частей ВВС ВМФ, а в августе — еще 10 И-153 из состава ВВС ЧФ.

Осенью 1941 года с КБФ прибыли три торпедоносца ДБ-3ф, а через полгода поступило еще шесть таких же самолетов из 4-го мтап ТОФ. В сентябре 1941 года с Балтики в 118-й рап прибыла эскадрилья самолетов Че-2 (МДР-6).

А в октябре 1941 года был сформирован 78-й иап, основу которого составили опытные пилоты 72-го сап. Командиром полка назначили Б. Ф. Сафонова.

Разделение атакующих сил на две части — обеспечение наступления генерала Дитля на Мурманск и выхода на Кировскую железную дорогу 36-го армейского корпуса — оказалось фатальным. Сражение возле Саллы продолжалось больше недели. В конце концов немецкие пикировщики смогли уничтожить советскую оборонительную линию. Позже, в июле, подразделение пикирующих бомбардировщиков было размещено в 160 километрах юго-восточнее Саллы, откуда оно успешно осуществляло поддержку совместного немецко-финского наступления, завершившегося захватом Кестенги. Эти вылеты обошлись IV.(St)/LG 1 очень дорого: к концу года 22 из имевшихся первоначально 36 Ju-87 были сбиты. Командир подразделения, гауптман Арнульф «Блазмич» Блейзиг, после выполнения 130 боевых вылетов на пикирующем бомбардировщике 4 сентября был награжден Рыцарским крестом. Но общей ситуации эти отдельные успехи не изменяли. Растущие потери значительно ослабили ударную возможность подразделения «Штук».

Немецкое наступление на Кировскую железную дорогу так и не имело никаких серьезных достижений. Советские войска смогли остановить захватчиков в районе Алакуртти. После этого началась позиционная война, длившаяся без малого три года.

Таким образом, спустя всего несколько месяцев после начала боевых действий Кировская железная дорога стала основной транспортной артерией, по которой доставлялось британское и американское военное имущество, разгружаемое в Мурманске.



Потери ВВС СФ за 1941 г. [\[14\]](#)

Дата	Полк Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
24.06.41 72	СБ	Аэ. Хебугтен	л-т Семенов В. А., ст. л-т Валов Г. Я., мл. с-т Громов Л. С.	сбит при разведке Аэ. Хебугтен
24.06.41 72	И-15бис		л-т Федоров А. С.	сбит ЗА СКР «ТУМАН» был обстрелян своей ЗА, потерял ориент., сел на Аэ Иоканьга, самолет разбит
25.06.41 72	СБ	Аэ. Иоканьга	л-т Фирсов	кончилось горючее, упал в 1 км от аэродрома
29.06.41 72	И-16	Ваенга	мл. л-т Раевский П. З.	кончилось горючее, упал в 1 км от аэродрома, ранен
29.06.41 72	И-16	Ваенга	мл. л-т Коган	кончилось горючее, упал в 1 км от аэродрома, ранен
29.06.41 118	МБР-2	р-н Лиинахамари	мл. л-т Чалов, л-т Абрамов С. М., мл. л-т Волков	сбиты ИА противника
29.06.41 118	МБР-2	р-н Лиинахамари	ст. л-т Тишков Е. И. мл. л-т Фролов, кр-ц Максименко П. В.	сбиты ИА пр-ка
29.06.41 118	МБР-2	р-н Лиинахамари	экипаж спасен	сбиты ИА пр-ка
29.06.41 118	ГСТ	р-н о. Сальный, в р-не р. Тюва на сопке	к-н Бойко В. И., к-н Алленов Ф. Д., мл. л-т Колесников Н. К., мл. л-т Аверичев П. И., ст. с-т Ксендзов А. Я., мл. с-т Кузьменчук	сбиты в ходе боя с тремя Vf-109, экипаж похоронен в войну у самолета, найден поисковым отрядом ВВС СФ в 1985 г.
29.06.41 118	ГСТ	о. Сальный, р-н губы Тюва	экипаж Меркулова В. А. спасен	сбиты 3 Vf-109, вынужденная посадка на воду залива, самолет затонул
01.07.41 72	И-15бис	Титовка	к-н Черичанский С. В.	прикрывали СБ, сбит ИА пр-ка
01.07.41 72	И-15бис	Титовка	л-т Лопухов	сбит ИА пр-ка
01.07.41 72	И-15бис	Титовка	л-т Горностаев	сбит ИА пр-ка
01.07.41 72	И-15бис	Титовка	л-к остался жив	сбит ИА пр-ка
03.07.41 72	—	—	Реутов Д. А.	—
04.07.41 72	—	—	Ткачев С. В.	—
09.07.41 72	СБ	Луостари	л-т Долин А. А., л- т Ершов С. Г., с-т Глушков А.Д.	сбиты ИА пр-ка
09.07.41 72	СБ	Луостари	экипаж невредим	сбит ИА пр-ка, произвели вынужд.

				посадку в р-не Белокаменка, самолет разбит
09.07.41 72	СБ	пристань Трифона	мл. л-т Соловьев, с- т Крутиков, кр-ц Тарховский	сбит ИА пр-ка
11.07.41 118	ГСТ	р-н Б. Зап. Лица	ст. л-т Талалихин Н. В., ст. л-т Кцоев А. А., мл. л-т Бобков, л-т Наконечный Ф. Д., ст. с-т Ражичков	сбит ИА пр-ка при налете на вражеский укрепрайон, упал в сопки
12.07.41 72	И-153	р-н г. Эйна	л-т Верховский	сбит ЗА
13.07.41 72	И-153	Ваенга	к-н Туманов И. К.	авария при взлете, с-т разбит
13.07.41 118	МБР-2	Баренцево море	экипаж спасен	сбит ЗА ЭМ, при посадке на своем аэродроме самолет затонул
14.07.41 72	И-15бис	Ваенга	ст. л-т Родионов	при взлете скапотировал и сгорел
17.07.41 72	И-16	Титовка, Зап. Лица	л-т Антипин Г. В.	сбит ЗА
17.07.41 72	И-16	Титовка, Зап. Лица	летчик невредим	подбит ЗА, при посадке самолет сгорел
17.07.41 72	И-153	Титовка, Зап. Лица	летчик невредим	сбит ЗА
19.07.41 72	И-16	Ваенга	л-т Черновал	сбит при отражении налета на аэродром
19.07.41 72	И-16	Ваенга	мл. л-т Кулаев Н. Т.	сбит при отражении налета на аэродром
19.07.41 72	И-153	Ваенга	мл. л-т Петров	сбит при отражении налета на аэродром
20.07.41 72	СБ	Ваенга	экипаж невредим	при взлете задел за верхушки деревьев, с- т разбит
21.07.41 72	МиГ-3	Ваенга	л-т Кулагин	при взлете поврежден взрывной волной. Л-т умер в госпитале. Самолет разбит
22.07.41 72	МиГ-3	Ваенга	л-т Айропетян	сбит в возд. бою
22.07.41 72	И-153	Ваенга	л-т Васильев Е. Ф.	сбит в возд. бою
24.07.41 118	?	Баренцево море	экипаж спасен	Подбит Vf-110
24.07.41 118	МБР-2	Баренцево море	ст. л-т Забродин, л- т Харчук, мл. л-т Скорюков В. В.	вылетали на поиск кораблей пр-ка
24.07.41 118	МБР-2	Баренцево море	экипаж спасен	Вылетали на поиск кораблей пр-ка

25.07.41 72	СБ	Ваенга	экипаж невредим	разбит при посадке
27.07.41 72	СБ	Варангер-фьорд	л-т Савин, ст. л-т Кузнецов, мл. с-т Петренко	сбит ИА пр-ка
28.07.41 72	СБ	Вайталахти	л-т Синицин В. Д., л-т Усманов П. П., мл. с-т Федосеев В. П.	сбит Вф-110
31.07.41 72	Пе-2	Вайталахти	экипаж невредим	подбит ИА пр-ка, вынужд. посадка
06.08.41 72	И-16	Ваенга	л-т Арефьев С. С.	сбит при отражении налета на аэродром
06.08.41 72	И-15бис	Ваенга	с-т Ульянов	сбит при отражении налета на аэродром
09.08.41 72	И-15	Ваенга	мл. л-т Бабушкин	сбит при отражении налета на аэродром
09.08.41 72	И-15	Ваенга	ст. л-т Алагуров	сбит при отражении налета на аэродром
12.08.41 72	СБ	3-5 км от Зубовки	мл. л-т Хмелев С. Е. с-т Карапанов, кр-ц Корбуев	сбит ЗА при разведке
15.08.41 72	И-15	Мурманск	л-т Бондаренко	сбит ИА пр-ка при отраж. налета
15.08.41 72	И-153	Мурманск	л-т Верховский	сбит ИА пр-ка при отражении налета
22.08.41 72	МиГ-3	м. Летинский	л-т Шевченко	сбит ЗА аэродрома Хебугттен, упал в море
22.08.41 72	МиГ-3		л-т Чихвин Г. Н.	сбит ЗА аэродрома Хебугттен
23.08.41 72	И-153	Мурманск	л-т Гольцев	сбит при отраж. налета
24.08.41 72	И-16	Ваенга-2	летчик невредим	самолет разбит при посадке
27.08.41 72	МиГ-3	Кольский залив	летчик невредим	сбит в возд. бою
27.08.41 118	МБР-2	Баренцево море	экипаж спасен	сбит ИА пр-ка
27.08.41 118	МБР-2		л-т Суворов, л-т Ершов В. Н., мл. с-т Алексеев	сбит ИА пр-ка
27.08.41 118	МБР-2		л-т Бажанов, л-т Магер, мл. с-т Стенькин	сбит ИА пр-ка
29.08.41 2 АГ	Дорнье «Валь»	Баренцево море	экипаж погиб	пропал без вести
31.08.41 72	И-153	Ваенга	ст. л-т Юдин В. П.	сбит при отраж. налета на аэродром
03.09.41 72	И-153	Щук-озеро	мл. л-т Зорин	сбит ИА пр-ка
11.09.41 72	И-153	Ваенга	ст. л-т Уваров	при взлете свалился в штопор

13.09.41 118	ГСТ	оз. Килмык-явр	экипаж м-ра Васильева В. Н.	при высадке спецгруппы пробил о подводный камень борт. Самолет оттащили на глубину и взорвали. Через 5 суток экипаж пришел в часть
13.09.41 118	МБР-2	г. Грязная	л-т Опушнев погиб, другие спасены при посадке	Затонул
15.09.41 72	Пе-2	Б. Зап. Лица	к-н Раздобудько Т. Т., с-т Сергеев	сбит ИА пр-ка
29.09.41 72	Пе-2	г. Средняя	экипаж спасен	сбит ЗА
02.10.41 118	Че-2		л-т Горохов А. С., ст. л-т Матвеев Л. И., л-т Лазука Я. И., мл. тех-к Бублик Ф. Я., мл. с-т Кубреев И. И.	патрулирование
12.10.41 118	Че-2	Иоканьга	экипаж спасен	при перелете из губы Грязная на АЭ Иоканьга разбит при посадке
22.10.41 118	МБР-2	г. Грязная	экипаж спасен	самолет во время шторма при посадке затонул
24.10.41 72	И-16		ст. л-т Жидков	сбит ЗА, л-к ранен
25.10.41 72	МиГ-3	р-н Тюва-Губа	л-т Сорокин З. А.	разбит при вынуж. посадке на лед озера
25.10.41 72	И-153	р-н Ура-Губа	л-т Галунов	сбит ЗА
26.10.41 72	СБ	Зап. Лица	л-т Дьяконов А. А. погиб, другие невредимы	самолет разбит при посадке
29.10.41 78	«Харрикейн»	Зап. Лица	ст. л-т Яковенко А. И.	пропал без вести
08.11.41 118	Че-2	Сеть-Наволоок	к-н Брайловский, л-т Цескис С. С., ст. с-т Мальцев, с-т Лукин	сбит четырьмя Vф-109
08.11.41 118	Че-2	Сеть-Наволоок	л-т Медведев К. Д. с-т Хивренко, в. тех-к Большаков, мл. с-т Бабенков	сбит четырьмя Vф-109
12.11.41 118	МБР-2		с-т Лебедев Д. И. погиб, другие невредимы	разбит при посадке
16.11.41 78	«Харрикейн»	вблизи от аэродрома Ваенга	с-т Семененко П.М	в сильный туман, пробивая облачность, врезался в сопку
16.11.41 78	«Харрикейн»		л-т Булычев И. Ф.	

16.11.41 78	«Харрикейн»		с-т Кабацкий А. М.	
19.11.41 72	И-153	Ваенга	мл. л-т Лалкин М. И.	разбился на взлете, самолет сгорел
21.11.41 78	«Харрикейн»	Ваенга	л-т Виниченко	взлетел с мотористом на хвосте, упал с 40-50 метров. Самолет разбит, летчик ранен, мл. с-т Гусев погиб
28.11.41 72	И-16	Ваенга	летчик Коган	отказал двигатель, самолет разбит, летчик тяжело ранен
31.11.41 72	У-2	г. Тюва	летчик невредим	отказал двигатель
05.12.41 118	МБР-2		экипаж невредим	разбился при вынужд. посадке
06.12.41 118	МБР-2		л-т Гусев, др. члены экипажа тяжело ранены	из-за обледенения вынужд. посадка, самолет разбит
11.12.41 72	Пе-2	оз. Кицеп-явр	ст. л-т Недригайлов К. С., ст. л-т Перебейнос И. П.	сбит 2 Вф-109 во время возвращения с р-на линии фронта
15.12.41 78	«Харрикейн»	Б. Зап. Лица	л-т Коннов	сбит в возд. бою Вф-109
17.12.41 78	«Харрикейн»	Б. Зап. Лица	л-т Волков М. Г.	сбит в возд. бою Вф-109
17.12.41 78	«Харрикейн»	6 км южнее губы Вичан	к-н Сафонов Б. Ф.	отказ мотора, самолет подбит в возд. бою, вын. посадка с незначительными повреждениями
27.12.41 118	МБР-2		экипаж л-та Филиппова получил ранения	подбит ЗА, вынужденная посадка на своей территории

## Операция «Бенедикт»

В первые же часы после нападения Германии на СССР Великобритания заявила о своей полной поддержке Москвы. Хотя этот шаг и дался Лондону нелегко — ведь у британцев были серьезные сомнения в том, на чьей стороне окажется СССР в разгорающейся мировой войне. И основания для этого были: союзник Великобритании Польша пала под ударами вермахта и Красной армии в считанные недели. Вскоре, несмотря на ощутимую моральную и материальную поддержку Запада, капитулировала Финляндия, были оккупированы страны Прибалтики и Бессарабия. И все это при полном одобрении Германии.

Более того, даже во время Финской кампании полным ходом шло военное сотрудничество Красной армии и вермахта. Так, летом 1940 года советский ледокол провел немецкий рейдер «Комета»<sup>[15]</sup> Северным морским путем в бассейн Тихого океана для нанесения ударов по морским коммуникациям британцев<sup>[16]</sup>. А когда началась воздушная битва за Британию, немецкие самолеты запраправлялись советским топливом.

Поэтому, когда спустя несколько дней после начала войны советский посол в Великобритании Майский призывал Черчилля открыть второй фронт, последний сердито ответил, что четыре месяца назад в Соединенном Королевстве никто не знал, чьим союзником окажется СССР, вступив в мировую войну.

Тем не менее летом 1941 года места сомнениям уже не было. В ответ на отчаянные просьбы советского руководства и для того, чтобы ослабить немецкое давление в Заполярье, английские военные запланировали авиационный удар по двум важнейшим портам немцев в Арктике — Петсамо и Киркенес.

К 30 июля британцы разработали план операции. Нельзя не отметить, что такая помощь была как нельзя кстати — как помним, именно на эти дни пришел пик наступления немецких егерей на Мурманск. Помимо двух британских подводных лодок, переброшенных в Полярный, к берегам Северной Норвегии направились два авианосца: «Викториес» и «Фьюриес» в сопровождении восьми кораблей эскорта. Однако было очевидно, что подготовить такую операцию в крайне сжатые сроки, без согласования с союзниками было крайне сложно. Поэтому рассчитывать во многом приходилось только на удачу.

Основной задачей летчиков было потопление эскадренных миноносцев 6-й флотилии кригсмарине, которая, как считалось, находится в порту, а также нарушение немецкого каботажного судоходства. В качестве второстепенной цели были выбраны завод по переработке железной руды в Киркенесе или нефтехранилище в Петсамо.

Планировавшаяся как внезапная, атака была невозможна не только из-за полярного дня, но и из-за того, что соединение было обнаружено экипажем патрульного «Дорнье» Do-18. Атаковать Петсамо первыми взлетели девять «Альбакоров» из состава 817-й эскадрильи с «Фьюриеса» и три «Фульмара» в качестве прикрытия из 801-й. Второй волной ушли девять «Свордфишей» из 812-й и три «Фульмара». Однако разведданные оказались устаревшими, и бухта на тот момент была пустой, а вот зенитный огонь — прицельным. Ценой потери одного «Альбакора» и двух «Фульмаров» британским летчикам удалось потопить лишь небольшой пароход и поразить несколько целей на берегу.

Еще более провальной оказалась атака на Киркенес, так как тут британских летчиков уже ждали дежурные немецкие самолеты.

По несчастливому для англичан стечению обстоятельств буквально перед британским налетом дежурные истребители были подняты на перехват одиночного советского Пе-2. Кроме того, на местный аэродром заходили девять только вернувшихся из налета пикировщиков Ju-87. В ходе боя летчики не стали садиться, а

поучаствовали в развернувшемся сражении, добывая поврежденные и выходящие из боя британские самолеты.

С «Викториеса» двумя волнами подняли 12 «Альбакоров» из 827-й эскадрильи и восемь машин 828-й, кроме того, их сопровождали девять «Фульмаров» 809-й эскадрильи. При подходе к цели их встретили Vb-109 и Vb-110. Хотя в ожесточенном бою британцы и заявили о том, что потоплен пароход водоизмещением 2 тысячи тонн, а другой — подожжен, а кроме того, сбиты два Vb-109 и один Vb-110, тем не менее потери были катастрофическими. Были сбиты 11 «Альбакоров» и два «Фульмара», кроме того, еще восемь «Альбакоров» получили различные повреждения (17 британских пилотов попали в плен, а еще 9 погибли). Фактически 827-я эскадрилья FAA прекратила свое существование.

Немецкие летчики записали себе 31 сбитый британский самолет. Понеся такие потери, британский отряд, не достигнув поставленных задач, отошел в Скапа-Флоу.

Следующей страницей взаимодействия союзников стала отправка в Заполярье британских истребителей с экипажами для прикрытия многочисленных союзных конвоев. Важность конвоев для Советского Союза сложно переоценить — ведь на тот момент не действовал ни южный путь через Иран, ни АЛСИБ и единственным путем получения грузов из Европы оставался северный. В то же время немногочисленная советская авиация не могла в полной мере обеспечитькрытие конвоев с воздуха.

Для участия в совместных боевых действиях и переобучения советских летчиков на новый для них истребитель «Харрикейн» с последующей их передачей в июле 1941 года в составе RAF было сформировано 151-е крыло под командованием новозеландца уинг-командера Рамсботтома-Ишервуда<sup>[17]</sup> в составе двух эскадрилий: 134-й (командир — майор А. Г. Миллер) и 81-й (майор А. Х. Рук). В состав крыла входило примерно 550 человек, в том числе более 30 летчиков, до сотни человек офицеров управления, техников и летных диспетчеров и около 400 человек обслуживающего персонала: медиков, поваров, шоферов, переводчиков.

Для переброски личного состава крыла в СССР было избрано несколько путей: на британских кораблях, советских эсминцах и транспортах и на поездах через Москву. Основная же часть соединения (летчики, штабные специалисты и техники) вместе с самолетами была отправлена двумя большими партиями: на пароходах через Архангельск с упакованными самолетами и вторая — своим ходом, с палубы авианосца на аэродром Ваенга-1.

31 августа 1941 года к причалам Архангельска подошли суда первого английского конвоя PQ-0 («Дервиш»), на котором, собственно, и прибыли летчики. Часть штабных специалистов и техников тотчас были отправлены в Ваенгу двумя транспортными самолетами. Основная группа во главе с командиром крыла через пару дней отбыла в Мурманск на двух английских эсминцах. Остальные были переправлены по железной дороге либо через Кандалакшу, куда добирались пароходом, либо непосредственно из Архангельска. Тут была оставлена группа под командованием инженер-лейтенанта Гиттинса. Задачей техников и летчиков была сборка и облет доставленных в ящиках на борту судна Llanstephen Castle 16 «Харрикейнов».

Советское командование местом работы для союзников определило аэродром Кегостров практически в центре Архангельска. Поселили англичан на борту парохода «Иван Каляев». Колесный пароходик полюбился англичанам и получил ласковые прозвища Missouri Scow («Шаланда с Миссури») и Winkle Barge («Гоночная баржа»).

1 сентября англичане приступили к работе по сборке истребителей. Обычно эта процедура занимала 10–12 часов. Уже на следующий день первые два «Харрикейна» были собраны. На четвертый день был запущен первый двигатель, а на шестой после прибытия в 14.45 летчики Рук, Хоулмз и Вуластон подняли в небо три самолета.

Благодаря напряженной работе к 12 сентября все 15 самолетов<sup>[18]</sup> были собраны и вылетели в Мурманск с промежуточной посадкой на аэродроме Африканда.

Пока на Кегострове только начинались облеты «Харрикейнов», британцы продолжили передачу техники для ВВС РККА. Уже 7 сентября в Баренцево море вошел эскортный авианосец «Аргус»<sup>[19]</sup>, с борта которого и стартовала вторая группа из 24 истребителей. Посадка на аэродром Ваенга прошла нормально, если не считать поломки двух машин, садившихся с поврежденными еще на авианосце шасси. Три дня британцы отдыхали, и только 11 сентября на патрулирование линии фронта вылетели восемь самолетов двух британских эскадрилий и два советских истребителя И-16.

Пара летчиков — пилот-офицер Камерон (P/O N. Cameron) и флайт-лейтенант Берг (F/Lt V. Berg) — сразу после взлета сообщили о проблемах с двигателем и вернулись на базу. Техниками двигатели обоих самолетов были тщательно проверены, но оказались исправными. Было решено, что в работе двигателей виновато низкооктановое советское топливо.

12 сентября произошел первый воздушный бой британцев. Видимость была очень хорошая, и на перехват группы немецких бомбардировщиков взлетели три «Харрикейна» 134-й эскадрильи. Противника британцы увидели очень поздно и догнать не смогли. Позже на патрулирование взлетела пара из 81-й эскадрильи (пилот-офицеры Буш и Эдмистон (P/O V. Bush и P/O J. Edmiston)). При подходе к линии фронта они обнаружили двухмоторный самолет, который приняли за возвращающийся с вылета Пе-2. Но когда сократилось расстояние, британцы хорошо разглядели кресты и желтые полосы, характерные для Восточного фронта, — это был Bf-110. Немецкий экипаж оказался очень опытным и, быстро разобравшись в обстановке, спикировал на малую высоту, где, маневрируя, смог уйти на свою сторону фронта. При этом «Харрикейн» Буша получил несколько пулевых пробоин от огня заднего стрелка. Без всякого сомнения, это был Bf-110 из состава Zerstorerstaffel I(Z)/JG77.

Вечером того же дня, после обнаружения противника в районе Петсамо, в воздух были подняты сразу шесть истребителей 81-й эскадрильи. Развернувшись, ведущий группы флайт-сержант Хоу (F/Sgt Haw) обнаружил, что их в воздухе только пятеро (как потом оказалось, шестой самолет не смог взлететь из-за технических проблем). Взяв курс на запад, примерно на высоте 1600 метров они увидели черные шапки разрывов советских зениток и пять черных точек.

Это были пять Bf-109E из состава I/JG77, которые прикрывал разведчик Hs-126 из 1/(H)32. В развернувшемся бою три мессера были сбиты (из погибших немецкие источники называют лейтенанта Экхардта фон дер Люе (Lt. Eckhard v.d.Luhe), повреждения также получил и Hs-126. Несмотря на то что советские расчеты ВНОС видели падение «костыля»<sup>[20]</sup> и его записали в подтвержденные победы, тем не менее на сегодняшний день по документам люфтваффе «Хеншель» получил повреждения в 30 %, а из боя не вернулись два истребителя. Потери RAF составили один самолет, в бою погиб сержант Смит (Sgt N. Smith). Его самолет получил повреждения, в результате чего заклинил механизм открытия кабины, поэтому летчик был вынужден пойти на аварийную посадку, которая закончилась трагически. Это был один из двух летчиков Королевских воздушных сил, которые погибли в годы Второй мировой войны на советской земле и похоронены на Аллее Героев городского кладбища Мурманска.

Следующий бой британских летчиков отмечен 17 сентября, когда восьмерка «Харрикейнов» из 81-й эскадрильи в 18.30 вылетела накрытие группы советских бомбардировщиков, возвращавшихся с налета. Недалеко от Балуча британцы были атакованы парой Bf-109E. В коротком бою усилиями трех летчиков (сквадрон-лидера Рука (S/Leader A. Rook), сержантов Симса (Sgt P. Sims) и Энсона (Sgt A. Anson) был сбит один из нападавших. При этом самолет загорелся и упал в озеро.



Второй Vf-109E сбил флайт-сержант Хоу (F/Sgt C. Haw). По описанию британца, после его атаки из двигателя немецкого самолета пошел дым, а потом стали отлетать крупные части конструкции, после чего тот стал вертикально падать. Летчик успел воспользоваться парашютом и попал в плен.

Чуть позже, в 19.15, группу атаковали еще шесть Vf-109E. На этот раз отличился пилот-офицер Буш, который смог сбить один самолет, упавший в тундре. После чего пыла у «охотников» поубавилось и советские бомбардировщики под надежным прикрытием британских «Харрикейнов» спокойно приземлились на аэродроме. Итог боя — три подтвержденные победы.

За следующую неделю союзники выполнили всего пять вылетов на патрулирование. Причина — резкое ухудшение погоды, что на Севере не редкость. Мало того, часть аэродрома оказалась в воде после продолжительных ливней. В результате были повреждены два «Харрикейна» из 134-й эскадрильи (поломанные винты во время рулежки станут впоследствии типичной проблемой «Харрикейнов» в Заполярье).

Только 24 сентября летчиков привлекли к эскортированию группы бомбардировщиков. Столкновение с истребителями люфтваффе произошло через несколько дней.

25 сентября один из запасных самолетов 81-й эскадрильи был подарен командующему ВВС СФ генерал-майору Кузнецову. На «Харрикейне» Z5252 были покрашены британские опознавательные знаки, а вместо них нанесены красные звезды и номер «01». Кузнецов, имевший сотни часов налета на истребителях разного типа, без проблем смог поднять в воздух британский истребитель.

26 сентября шестерка «Харрикейнов» (два звена 81-й эскадрильи) вылетела накрытие восьмерки советских бомбардировщиков. По докладам британцев, группа была атакована тройкой пушечных Vf-109F<sup>[21]</sup>. В ходе боя пилот-офицер Холмс (P/O Holmes) атаковал ближайший Vf-109, который загорелся и упал (победу подтвердил экипаж советского бомбардировщика). А вот еще один истребитель, атакованный пилот-офицером Эдмистоном, был записан только как предположительная победа: после атаки британца Vf-109 ушел влево, скрывшись в облаках.

Во время завязки боя от группы оторвались два летчика — флайт-лейтенант Рук (F/Lt M. Rook) и сержант Рид (Sgt V. Reed). Взяв курс на запад, они внезапно обнаружили одиночный Vf-109, который немедленно атаковали. Более удачливым оказался Рид, после атаки которого мессер вошел в пикирование и упал на землю. Отметим, что в ходе боя результата своей атаки англичанин не увидел, только через несколько дней пришло подтверждение наземного поста ВНОС. Таким образом, на свой аэродром вернулись все «Харрикейны», при этом записав себе две подтвержденные победы и одну предположительную.

Летчики 134-й эскадрильи тоже совершили несколько вылетов на эскортирование бомбардировщиков и патрулирование, правда, не так результативно, как их коллеги из соседней эскадрильи. Несмотря на боевую работу, с британцев никто не снимал второй немаловажной задачи — переобучение советских летчиков на новую технику. Первыми стали заполярные асы Сафонов и Кухаренко.

Следующий бой британцев в северном небе отмечен 27 сентября, когда две группы «Харрикейнов» (всего 12 самолетов) из состава 81-й эскадрильи вылетели накрытие восьмерки советских бомбардировщиков. Примерно на полпути первую группу (пять британцев и четыре СБ) атаковала четверка Vf-109E. В ходе боя флайт-сержант Хоу смог расстрелять одного из нападавших. Как описано в послеполетном отчете — от немецкого самолета пошел белый и черный дым, и он вошел в штопор. Позже советские наземные части нашли место падения Vf-109.

Примерно в это же время и вторую группу атаковала пара Vf-109. В результате Эдмистон расстрелял одного из нападавших, при этом самолет перешел в

неконтролируемое падение. Победу кроме флайт-лейтенанта Рука подтвердили также советские посты ВНОС.

В этот же день с флайт-лейтенантом Бергом из 134-й эскадрильи произошел трагический инцидент. Во время рулежки британский летчик, памятуя о поломанных винтах и «козлении» самолета, взял на крыло по одному технику. Однако получилось так, что в какой-то момент «Харрикейн» самостоятельно взмыл в воздух на высоту 15 метров, а затем упал. Оба техника погибли сразу, а сам Берг получил серьезные травмы (он был допущен к полетам только через два года). Командовать звеном «А» 134-й эскадрильи стал пилот-офицер Камерон<sup>[22]</sup>.

29 сентября шестерка самолетов 134-й эскадрильи прикрывала советский эсминец во время набеговой операции, в то же время вторая шестерка была задействована для эскорта бомбардировщиков. Во время вылета один из советских Пе-2 был сбит «дружественным огнем» с борта советского эсминца (экипаж спасся на парашютах).

К концу месяца в составе 81-й эскадрильи числилось 17 «Харрикейнов», остальные были прикованы к земле из-за недостатка запчастей. Следующая неделя прошла спокойно — всего несколько патрульных вылетов и эскортирование. Причина банальная — плохая погода.

О том, в каких условиях жили британцы на советской земле, сохранилось немало интереснейших воспоминаний. Приведу только одно — летчика 134-й эскадрильи Тима Элкинтона:

*«Крыло отправилось в Россию морем в августе 1941 [года]. 24 пилота взлетели с палубы „Аргуса“ 7 сентября... Остальные 550 человек личного состава прибыли раньше нас через Архангельск.*

*Нашей базой была Ваенга (сейчас Североморск). Просторная гладь песчаной почвы на высоте около 500 футов (152 метра. — Авт.) над уровнем моря. Ниже аэродрома были поселения Верхняя и Нижняя Ваенга со старыми деревянными домами, подвальными магазинами и просто недостатком красоты. Однако Верхняя Ваенга могла похвастаться клубом, где можно было поесть, потанцевать, посмотреть фильмы или концерт. Также была баня с парилкой — единственная возможность принять душ севернее Мурманска. В бане была пожилая своенравная женщина, которая занималась тем, что била березовым веником по спине. В подвальных магазинах мало чего можно было купить. То, что было, — не особого качества. Сами горожане жили в больших недостроенных многоквартирных домах, которые зимой были белыми, а летом кирпичного цвета. Госпиталь располагался на холме к северу от города. Причалы были огромными. Транспорт был только грузопассажирский. Все машины работали на нужды военного времени. Когда вы голосовали машину, нужно было спрашивать: „В Ваенгу едете?“ Иногда попутками оказывались только санные упряжки с лошадей. Но это было более безопасно, чем идти в Нижнюю Ваенгу пешком.*

*Нашими штабами были комфортные двухэтажные здания с деревянными полами, двойными кирпичными стенами и центральным отоплением (однажды ночью его не было — это ужас). Воду брали из колодца или озера и стерилизовали нашим устройством.*

*Питания нам давали очень много, причем было много хорошей вкусной еды: икра, копченая семга, консервированный финский окорок, шампанское, масло, яйца, красное вино, блины, шоколад, консервированный компот из вишен и слив. Чай был в стаканах, без молока.*

*Треть из нас кормились шестимесячным пайком, который мы привезли с собой, и, похоже, наслаждались им. Сигареты, виски, ром и джин были в изобилии. У нас были игры и граммофоны. В конце концов я выучил все слова песен.*

*Мурманск находился в 30 километрах к югу и был в 1941 году размером с Борнмаус без пригородов. Зимой это была очень опасная дорога. Дома и магазины*

*похожи на те, что в Ваенге, но гораздо больше построек из кирпича. Похоже, „Арктика“ была единственным местом, куда стоило сходить, но цены и условия там были несопоставимы! Дом культуры был небрежно достроенным театром с лестницей наверх, в зал для танцев. Мы ходили туда по воскресеньям на выступления, потанцевать и выпить».*

Наиболее масштабный бой за всю русскую кампанию произошел 6 октября. В 15.00 наземные посты передали о том, что большая группа Ju-88 взлетела с аэродрома Банак и взяла курс на Мурманск. Немедленно была объявлена тревога — шесть «Харрикейнов» 134-й эскадрильи вылетели на патрулирование в район Мурманска. Вскоре они обнаружили группу «Юнкерсов» на высоте 3 тысячи метров. Однако из-за малого остатка топлива не атаковали, вернувшись на свой аэродром.

В 15.50 в воздух были подняты восемь «Харрикейнов». Группу возглавил сам командир эскадрильи Рук. А буквально через несколько минут на аэродроме завыли сирены и открыла огонь зенитная артиллерия. Это 14 Ju-88 из состава I/KG30 атаковали Ваенгу. Заслышав огонь зенитной артиллерии, летчики 81-й стали разворачиваться обратно, а оставшаяся дежурная тройка пошла на взлет. Последним под бомбами взлетал уже не раз отмечавшийся в работе пилот-офицер Эдмистон. Буквально сразу перед ним взорвалась бомба, и двигатель заглох. 20-летний летчик вылез на крыло, пытаясь развернуть самолет, но уже взрывной волной следующего взрыва был сброшен вниз. «Харрикейн», двигатель которого так и не завели, был брошен летчиком и техниками прямо посреди аэродрома.

Тем временем «Харрикейны» атаковали Ju-88 на высоте от 2 до 3 тысяч метров. Один бомбардировщик был сбит совместными усилиями летчиков 134-й эскадрильи пилот-офицером Элкингтоном (P/O J. Elkington) и сержантом Барнесом (Sgt B. Barnes), еще один — сквадрон-лидером Руксом (81-я) и пилот-офицером Фурнэ (P/O R. Furneaux) (134-я). Предположительные победы пошли также на счет пар: Фурнэ + пилот-офицер Рамзай (P/O D. Ramsay) и Рамзай + сквадрон-лидер Миллер (S/Leader A. Miller). Еще два летчика 81-й эскадрильи — пилот-офицеры Мак-Грегор (P/O A. McGregor) и Уолкер (P/O J. Walker) — также заявили о предположительной победе. Пять других Ju-88 были повреждены. Два бомбардировщика совершили вынужденные посадки на советской стороне фронта, и их экипажи попали в плен. Еще один самолет разбился при посадке на Петсамо. Все три победы подтверждены данными люфтваффе.

На выходе из атаки основную группу истребителей возглавил флайт-лейтенант Рук. Летчики стали разворачиваться в строй, и, когда сзади появилось шесть самолетов, все приняли их за отставших летчиков 134-й эскадрильи. Но только до того момента, пока не увидели желтые носы и законцовки крыльев. Это была группа прикрытия из I/JG77, которая опоздала на разгром своих подопечных. Из-за малого остатка топлива схватка получилась вялой, и после того, как Рук повредил один из нападавших самолетов, оставшиеся поспешили уйти. По воспоминаниям британцев, это был один из самых тяжелых боев за всю кампанию.

К 16.30 «Харрикейны» стали возвращаться на Ваенгу. Несмотря на то что на аэродром и около него было сброшено около 20 бомб, тем не менее повреждения были минимальными.

Всего один техник был легко ранен, а также небольшие повреждения получили четыре самолета 81-й эскадрильи:

- Z3977: пулевое отверстие в фонаре и четыре осколочных в фюзеляже;
- BD818 и Z5207 — по одному пулевому отверстию в фюзеляже;
- оставшийся посередине взлетной полосы Z5227 чудом вообще не был задет — только срезана часть киля.

Рейд 6 октября стал фактически последним столкновением RAF и люфтваффе в небе Заполярья. А последний боевой вылет совершили летчики 81-й эскадрильи 8-го числа на патрулирование.

После остановки боевой деятельности 81-й эскадрильи 134-я продолжала работу по подготовке советских летчиков, параллельно изредка летая на прикрытие бомбардировщиков.

13 октября советские представители начали получать матчасть 81-й эскадрильи. 17-го числа летчики эскадрильи выполнили вылет по вызову на «Харрикейнах» 134-й. К 18 октября все машины 134-й эскадрильи были переданы ВВС РККА. Таким образом, британцы передали 36 самолетов (из 39 прибывших в СССР).

23 октября была организована вечеринка в честь окончания британской миссии. По воспоминаниям британских летчиков, в числе пятидесяти приглашенных были и два Героя Советского Союза (Губанов и Сафонов), а виски и джин лились рекой.

26 октября впервые советский летчик на британской машине сбил первый Bf-110.

28 октября была сформирована так называемая 1-я эскадрилья «Харрикейнов», которая, кроме боевых вылетов, использовалась для переобучения советских летчиков. За короткое время удалось переучить летчиков сразу четырех полков: 72-го, 78-го иап ВВС СФ и 152-го и 760-го иап ВВС Карельского фронта.

31 октября на первом собранном самостоятельно советскими техниками «Харрикейне» над полуостровом Рыбачий был сбит Ju-88. В последующих конвоях в СССР прибыли сотни истребителей этого типа.

Следующий месяц не был отмечен никакими событиями — погода была суровая, а самолетов не было. Только 13 ноября 1941 года было принято решение о возвращении британцев на родину морем, до этого обсуждался вариант возвращения через Иран.

16 ноября первая группа отправилась в Архангельск, чтобы погрузиться на судно Empire Baffin. 20 ноября был обнародован указ о награждении уинг-командера Рука (W/Cdr Rook), сквадрон-лидера Миллера и флайт-сержанта Хоу орденами Красного Знамени. За неделю весь личный состав крыла группами стал грузиться на борт крейсеров HMS Kenya и HMS Berwick, а также эсминцев HMS Bedouin и HMS Intrepid. Часть летно-технического состава вернулась на родину на борту гражданских Empire Baffin и Harpolian.

28 ноября было объявлено о награждении четырех британских летчиков орденом Ленина, а в 1944 году вспомнили и о героических усилиях британских техников в деле сборки 15 первых «Харрикейнов» и наградили флайт-лейтенанта Гиттинса (F/Lt Gittins) орденом Красной Звезды.

Вскоре помощь стала поступать регулярно. За первой партией из 48 «Харрикейнов» последовали новые. К апрелю 1942 года истребительные части Северного флота и Карельского фронта более чем на 60 % были укомплектованы истребителями этого типа.

Еще одной крупной совместной операцией советских и английских летчиков стало прикрытие крупного конвоя PQ-18 в сентябре 1942 года. С английской стороны операция носила название «Оратор». Цель операции состояла в том, чтобы обезопасить конвой с моря и воздуха от тяжелых немецких кораблей, и в первую очередь — от «Тирпица», наводившего страх на флот союзников на протяжении всей войны. Важнейшей частью операции стала организация удара по «Тирпицу» силами британских бомбардировщиков «Хемпден» с советских аэродромов. Но сначала самолетам предстоял чрезвычайно трудный перелет в СССР. Его сложность состояла в том, что дальность полета бомбардировщика этого типа едва позволяла дотянуть до ближайшего советского аэродрома. При этом стоит учесть, что перелет должен был проходить над занятой противником территорией Норвегии и Финляндии, в суровых метеоусловиях.

Однако первыми на север России вылетели разведчики — три «Спитфайра» PR.IV 1-го разведзвена. Первоначально аэродромом базирования была Африканда, откуда британские летчики перебрались на аэродром Ваенга под Мурманском и начали регулярные полеты, контролируя немецкие морские базы в Нарвике и Альтен-

фьорде. В Ваенге английские трехцветные круги на крыле и фюзеляже сразу закрасили и нанесли красные звезды.

А спустя несколько дней, 4 сентября 1942 года, с английской базы Сумбург стартовало 32 бомбардировщика 144-й и 455-й (австралийской) эскадрилий, взяв курс на Кандалакшу. Выбор был не случайным — в этом районе экипажам союзников было проще ориентироваться и преодолевать линию фронта. Близ Кандалакшского залива находились удобные аэродромы, до которых расстояние было несколько короче, а подлеты относительно безопаснее, чем до Ваенги — непосредственного места базирования «Хемпденов». Правда, для некоторых самолетов данные обстоятельства едва ли послужили облегчением. Из 32 самолетов на советские аэродромы приземлилось лишь 23. Еще три машины долетели до советской территории. Две из них из-за нехватки горючего удачно сели на вынужденную. Третья же была ошибочно сбита советской авиацией в районе Полярного. Остальные сбиты или потерпели крушение над Скандинавией (три в Швеции, два в Финляндии, один был подбит патрульным катером у берегов Норвегии<sup>[23]</sup>).

С продвижением PQ-18 на восток вслед за «Хемпденами» в СССР перелетели гидропланы «Каталина», экипажи которых должны были поддерживать безопасность конвоя на море. Всего в операции было задействовано девять летающих лодок 210-й английской эскадрильи.

Прибывшие в СССР самолеты были размещены на аэродромах Грязная губа, Лахта, Новая Земля, Холмовское и Ваенга. Сюда же крейсером «Тускалуза» были доставлены и техники. На этом же крейсере были доставлены и предназначенные для «Хемпденов» американские торпеды Mark XII, которыми, правда, так и не воспользовались.

Единственный боевой вылет был совершен английскими бомбардировщиками 14 сентября. В тот день разведка сообщила о выходе «Тирпица» в море. Стала очевидной угроза нападения на конвой. Все 23 «Хемпдена» с торпедами были срочно подняты в воздух на поиски немецкой эскадры. Семь с половиной часов самолеты безрезультатно искали «Тирпиц». Не обнаружив линкор, торпедоносцы вернулись в Ваенгу. Здесь летчики узнали, что «Тирпиц» снова стоит в Нарвике, а его выход в море был связан с плановыми ходовыми испытаниями. Главная опасность миновала.

На следующем этапе перехода конвоя, с сохранением угрозы атак подводных лодок и авиации противника, основная работа была возложена на экипажи «Каталин» и советские истребители Пе-3.

Ожидая выхода вражеской эскадры в море, английские бомбардировщики до конца операции простояли на аэродроме. Хотя это время прошло не без пользы — до десяти советских экипажей были переучены на эти торпедоносцы. Английское правительство решило все 23 самолета и оставшиеся «Спитфайры» безвозмездно передать ВВС Северного флота, что и было сделано 16 октября 1942 года. «Каталины» же своим ходом по завершении операции перелетели в Англию.

По советским данным, наши летчики совершили на «Хемпденах» немало удачных боевых вылетов. Вот их короткая хроника:

— 18.12.1942 г. Два торпедоносца — один ДБ-3Ф (летчик — капитан Б. С. Громов) и один «Хемпден» (летчик — капитан С. И. Трунев) потопили два немецких транспорта в районе Нордкин-Хопгкури.

— 14.01.1943 г. Два «Хемпдена» обнаружили вражеский конвой, двигавшийся в сторону Вардо-Бапге. Самолет капитана Баштыркова был сбит зенитным огнем, но он успел торпедировать один из транспортов. Второй «Хемпден» капитана В. Н. Киселева также торпедировал вражеское судно.

— 15.01.1943 г. Два «Хемпдена», пилотируемые капитаном С. И. Труневым и лейтенантом П. Н. Зайченко, потопили два вражеских судна близ Ханнибери-Ханнудепс.

— 29.01.1943 г. «Хемпдены», пилотируемые капитанами А. И. Островским и С. А. Малыгиным, торпедировали вражеское судно водоизмещением 16 тысяч тонн — крупнейшее судно, когда-либо потопленное «Хемпденами».

— 8.03.1943 г. Четыре «Хемпдена», пилотируемые капитанами Г. Д. Поповиком, В. В. Глушковым, В. Н. Киселевым и лейтенантом И. И. Дубининым, атаковали конвой близ Султен-Фьорд-Крономе и потопили три судна врага.

— 14.04.1943 г. «Хемпдены» атаковали конвой в Конгс-фиорде, Норвегия. Капитан Василий Николаевич Киселев погиб в бою, потопив крупнейшее судно конвоя Leesee. Во время атаки его самолет загорелся от попадания зенитного снаряда, но Киселев продолжил атаку и торпедировал или, по другим свидетельствам, таранил своим горящим самолетом вражеское судно. 24 июля 1943 года ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

— 20.09.1943 г. Шесть торпедоносцев под командованием майора Е. В. Костькина атаковали вражеский конвой из пяти судов близ Маккау-Маккаип. Конвой охраняли 20 торпедных катеров и два судна сопровождения. Советские летчики сумели потопить один транспорт и два судна сопровождения. В бою были сбиты самолеты майора Костькина и капитана Островского. Все члены экипажей погибли.

Согласно новейшим исследованиям, советские данные о результативности нашей морской авиации в войну сильно завышены, и причем особенно сильно — именно на Северном флоте. Российские историки С. В. Богатырев и Р. И. Ларинцев провели большую работу по уточнению и сверке результатов деятельности нашего флота в войну с немецкими данными. В книге Богатырева и Ларинцева «Морская война в Заполярье 1941–1944. Потери противника в заполярных водах (зона ответственности СФ) в период Великой Отечественной войны: Справочник-хроника» (Львов, 1994) приводятся следующие данные о результативности минно-торпедной авиации СФ, подтвержденные немецкими источниками. Итак, немецкими данными подтверждена результативность всего двух атак, осуществленных экипажами «Хемпденов»: 25 апреля 1943 года — в ходе атаки конвоя в Конгс-фиорде пятью «Хемпденами» были уничтожены транспорт «Леезе» (2624 брт) и почтовый дрейфтербот, за потопление которых был посмертно удостоен звания Героя Советского Союза В. Н. Киселев. Это, к сожалению, единственный подтвержденный результат деятельности пилотируемых советскими летчиками «Хемпденов».

Возвращаясь к англичанам, отметим, что всего за время операции «Оратор» англичане совершили на «Спитфайрах» 20 боевых вылетов. Один самолет на разведке был сильно поврежден, и 16 сентября его заменили однотипным, перегнанным из Сумбурга. Еще один 27 сентября немцы сбили над Альтен-фьордом (пилот погиб)<sup>[24]</sup>.

Операция «Оратор» завершилась вполне успешно, если считать ее основной целью проведение в северные советские порты PQ-18.

Тем не менее «Тирпиц» по-прежнему продолжал создавать угрозу северным конвоям. К нему было приковано внимание как британских, так и советских разведчиков: регулярно рейдер облетывали английские разведчики. Обо всех передвижениях сил противника англичане сообщали в штаб Северного флота.

В конце августа 1943 года адмиралтейству стало известно о подготовке немцами крупной операции с участием линейных кораблей. Для усиления наблюдения за «Тирпицем» по договоренности с советским командованием на аэродром Ваенга-1 перелетело 543-е звено авиаразведчиков в составе трех «Спитфайров» PR.IV, управляемых майором Королевских ВВС Робинсоном, лейтенантами Диксоном и Кенрайтом. Летчики подчинялись непосредственно английской военной миссии в Полярном. Через миссию они получали задания и на разведку в интересах Северного флота. С сентября по ноябрь 1943 года «Спитфайры» с опознавательными знаками Королевских ВВС совершили с советских аэродромов примерно 50 боевых вылетов, проведя разведку основных немецких военно-морских баз в Северной Норвегии. И

хотя «компетентные органы» не раз докладывали командующему Северным флотом о ведении звеном разведки советской территории, благодаря этим полетам удалось вовремя предупредить союзнические штабы о выходе в море 7 сентября немецкой эскадры во главе с «Тирпицем».

Предварительная информация об операции по разгрому баз союзников на Шпицбергене получила грозное подтверждение. На протяжении всего похода английские разведчики безотрывно наблюдали за эскадрой. Возможно, данное обстоятельство и заставило командование кригсмарине завершить операцию раньше намеченного срока. Эти же самолеты, как стало известно после войны, должны были зафиксировать подрыв линейных кораблей английскими мини-подлодками в сентябре 1943 года (операция «Источник»). В ноябре 1943 года все самолеты звена были переданы 118-му разведывательному полку ВВС Северного флота. Пилоты возвратились на родину. Один из них — лейтенант Диксон — уезжал, чтобы вновь прилететь в Ваенгу спустя четыре месяца.

1944 год стал годом крупнейших операций союзников за всю войну. Результатом действий Красной армии стало освобождение от оккупации территории СССР. Основной операцией союзников в Европе стала высадка войск в Нормандии. Если крупномасштабное наступление в Советском Союзе требовало новых и скорейших поставок, то десантная операция во Франции предполагала использование огромного числа плавсредств, занятых на поставках в Россию. Решить эти две задачи можно было лишь в два этапа: сначала перебросить в Россию максимальное число грузов, а затем задействовать суда в десантной операции в Европе.

При этом учитывалось и увеличение летом на Севере светлого времени суток. Вот почему с января по май 1944 года северным маршрутом были направлены крупнейшие за всю войну караваны (JW и RA-56, -57, -58, а также RA-59). Следующий конвой (JW-59) был отправлен в СССР с перерывом в два месяца лишь в середине августа.

Посылая на Север крупнейшие караваны, адмиралтейство не без оснований опасалось, как бы они не стали легкой добычей надводных сил кригсмарине. В очередной раз Королевские военно-морские силы подготовили операцию по уничтожению «Тирпица» самолетами с авианосца (операция «Танстэн»). Для усиления наблюдения за «Тирпицем» в Ваенгу-1 в марте 1944 года вновь было переброшено звено английских «Спитфайров». Майор Фурнис, лейтенанты Сирг и Диксон регулярно докладывали в английскую миссию и штаб Северного флота обо всех передвижениях кораблей германского флота. И в том, что в ходе атаки авианосной группы в марте 1944 года ведущий корабль кригсмарине был выведен из строя на четыре месяца, была и заслуга летчиков «Спитфайров». За особые заслуги пилотам, побывавшим в России, было разрешено вместе с английскими наградами носить сувенирные советские звездочки, чем летчики очень гордились. Как и в предыдущих случаях, все самолеты по возвращении пилотов в Англию в конце мая были переданы 118-му советскому авиаполку.

С высвобождением судов после десанта в Нормандии и увеличением продолжительности полярной ночи в августе-сентябре 1944 года возобновились и поставки северным путем. И в очередной раз британское адмиралтейство разрабатывает план уничтожения «Тирпица». Сначала в июле (операция «Мэскет»), затем в августе (операция «Гудвуд») самолеты с авианосцев безуспешно атаковали неуязвимого плавающего монстра.

В сентябре 1944 года в очередной раз была разработана операция по уничтожению «Тирпица» (операция «Параван»). Ее оригинальность состояла в нанесении бомбового удара с советских авиабаз дальними английскими бомбардировщиками. Такая атака должна была обеспечить полную внезапность и наконец-то привести к успеху. Для осуществления этой операции были отобраны лучшие части Королевских ВВС: 9-я эскадрилья подполковника Бейзина,

совершившая первые налеты на Берлин, и 617-я эскадрилья<sup>[25]</sup>. Специально для фиксации ударов в группу «Ланкастеров» был включен фоторазведчик «Москито» из 540-й эскадрильи и бомбардировщик из 463-й эскадрильи, а для перевозки пассажиров — два «Либерейтора». Основным оружием «Ланкастеров» стали сверхмощные бомбы весом более 5 тонн каждая. Так как британские авиаторы с юмором называли их «долговязики», то и все соединение полковника Мак-Муллина получило название «отряд долговязых». Стоит сказать, что британцы реально послали «лучших из лучших» — в экипажах не было ни одного пилота, летавшего над Германией менее 60 раз. Все летчики имели награды или особые поощрения. Таким образом, изначально операция была обречена на успех. Не случайно бомбардировщики шли на задание без прикрытия истребителей, а в число пассажиров «Либерейторов» включили даже репортеров: военных обозревателей Би-би-си и Эй-пи Р. Байама и В. Веста.

11 сентября ровно в 21.00 41 самолет поднялся в небо с аэродрома Лузимаут, взяв курс на Архангельск. Впереди было десять часов полета.

В Архангельске их ждали давно. Еще в начале июля «сарафанное радио» распространило по флоту слухи о перелете в Россию четырех эскадрилий «Спитфайров» и двух «Харрикейнов». В конце августа заговорили о 30 «Хемпденах».

А 6 сентября представитель английской миссии на Севере капитан Уокер уведомил советское командование о перелете соединения стратегических бомбардировщиков «Ланкастер». Для расселения англичан к аэродрому Ягодник подогнали уже знакомый британцам пароход «Иван Каляев», а также построили две землянки на 50 человек. Когда стало известно, что вместо ожидаемых 30 самолетов прибывает 40, да еще и с пассажирами (всего 334 человека), в течение суток были вырыты еще две землянки. В каждую установили радио, провели телефон. В распоряжение англичан также выделили два катера для связи с городом и два связных самолета (вероятно, У-2).

12 сентября в 6.00 над Ягодником появился первый «Ланкастер» капитана Прайера. Не отвечая на приветствия после приземления, летчик бросился к радиостанции. Из-за плохой погоды, а главное, несоответствия частот позывных советского радиомаяка и английских радиоприемников, бомбардировщики шли на посадку вслепую, без связи. Вот почему из 41 самолета на Ягодник приземлилось лишь 31. Вскоре стало известно, что два самолета сели на Кегострове, два в Васькове и еще два в Онеге. По одному приземлилось в Беломорске, Молотовске, Чумбало-Наволоке и в Талагах.

Чтобы полнее понять происходящее, стоит привести рапорт одного из командиров экипажа «Ланкастеров» 617-й эскадрильи старшего лейтенанта Росса:

*«Взлетели заданным курсом в 19.12, с базы.*

*Навигация — хорошая. Все время в центре коридора до тех пор, пока не погасли навигационные огни при приближении к вражескому побережью.*

*Сориентироваться не удалось из-за облачности. Определились по большому озеру. Выяснили, что отклонились от курса на восемь миль.*

*Снизились над Онежским заливом и пошли в глубь материка, ведя визуальную ориентировку.*

*Расчетное время прибытия застало нас, когда мы кружились над многочисленными островами.*

*Несколько бортов кружились над этим районом, не обращая внимания на нас. После облета каждого островка и заливчика, мы наконец нашли аэродром. Но не были уверены, так как он не был показан на карте. Позднее оказалось, что это был Молотовск. Сигнал радиомаяка на нашу станцию не поступал. Мы кружились над кораблями в гавани, пытаясь дать сигнал с помощью ламп, но безуспешно. К этому времени потратили на поиски 2.45 времени. Кругом была болотистая местность.*



Наконец, я обнаружил участок лесной дороги без столбов на протяжении примерно 1100 ярдов [1000 метров], проходящий с юго-востока на северо-запад. Облака с разрывами висели на высоте 200 футов [60 метров].

Я сделал два захода с курсом 150 градусов. Первый был неудачен. Дорога осталась далеко слева. Второй заход был удачен, но на дороге остановился грузовик с солдатами, и все они уставились на нас. Попытка сесть с противоположной стороны, но безуспешно. Бортинженер доложил, что топлива в левых баках осталось всего 30 галлонов [113 литров].

Выбрал болотистый участок местности и пошел на посадку, выпустив закрылки на 20 градусов при скорости 115 миль в час [185 км/ч]. Хвост не задирало, и самолет коснулся земли, подпрыгнув несколько раз, в 6.08.

Экипаж был цел и самостоятельно выбрался из самолета. Бомболюк пострадал, и сработали огнетушители. Самолет не загорелся. Мы вернулись, чтобы забрать личные вещи.

Бомба лежала примерно в тридцати ярдах от машины, выброшенная из бомбоотсека. Оперение бомбы лежало в 50 ярдах [45 метрах] позади самолета.

Появились русские солдаты. Они были очень дружелюбны, хотя мы не понимали друг друга. Одному из солдат удалось объяснить, что в гавани стоит американский корабль. Поэтому, оставив экипаж охранять самолет, я отправился с солдатом в штаб военно-морских сил. Объяснил ситуацию лейтенанту Морчеллу. Пока я ждал телефонного разговора с Архангельском, со мной заговорили комендант и переводчик, которым я объяснил, что бомба не взорвется, если к ней не прикасаться. Поэтому они отправили на место посадки охрану, а экипаж вывезли. Мы прибыли в британское консульство, где нас приняли и накормили»<sup>[26]</sup>.

Стоит сказать, что самолеты, совершившие аварийные посадки, требовали мелкого ремонта. К счастью, никто из членов экипажей серьезно не пострадал. Больше всех не повезло экипажу лейтенанта Кили, приземлившемуся в болоте возле деревни Талаги. Операция по спасению получилась героической — к британцам выбросили парашютиста-проводника, который и вывел экипаж к реке, где ждал гидроплан. Четыре «Ланкастера» спустя несколько часов самостоятельно перелетели на Ягодник. Шесть остались поврежденными в местах приземления.

Первый день пребывания на советской земле летчики провели в подготовке самолетов к операции, в поисках отставших экипажей, в обезвреживании бомб, сброшенных «Ланкастерами» близ Молотовска и Лапоминок при заходе на вынужденную посадку.

13 сентября хозяева сочли необходимым ознакомиться с неизвестными им «лучшими машинами Англии». Советские летчики и инженеры по достоинству оценили английские бомбардировщики. Причем каждый, кто осматривал английскую технику, составил для разведотдела штаба подробный отчет увиденного. Особое внимание в этих отчетах обращалось на «секретный» прицел неизвестной конструкции, на модернизированный астрограф, который автоматически вычисляет координаты нахождения самолета, отмечая их на самодвижущейся пленке и карте штурмана.

Не ускользнули от внимания советских техников и два локатора, а также лючок с правой стороны носовой кабины. Удалось выяснить, что он предназначен для выбрасывания фольги, нейтрализующей луч вражеского локатора. Несмотря на слабые протесты английской стороны, еще много интересного и поучительного открыли для себя советские авиаторы, изучая «Ланкастеры».

Операция, планировавшаяся на 14 сентября, была отложена английским командованием на день. Командиры эскадрилий совместно с советскими штабными офицерами были заняты уточнением маршрута. Экипажи активно отдыхали. В этот день состоялся международный футбольный матч. За свои команды в качестве полевых игроков выступали два полковника: начальник штаба ВВС Северного флота

Логинов и командир британского авиасоединения Мак-Муллин. На футбольное поле прибыл военный оркестр, исполнявший бравурные марши после каждого забитого гола. Гости проиграли со счетом 0:6, но при этом не очень огорчились.

Наступило 15 сентября. Строго по плану, в 4.37, «Москито» капитана Уотсона вылетел на разведку погоды в районе цели. Над Каа-фьордом небо было чистым. Как только об этом узнали на Ягоднике, в воздух были подняты 28 «Ланкастеров». Настроение пилотов было игриво-приподнятым: каждый считал своим долгом пройти на бреющем полете над палубой парохода — их русским домом. В 10.00 легли на курс. В люках «Ланкастеров» были 21 сверхмощная бомба и 72 двухсоткилограммовых. В 13.57 вышли на цель. Вражеские зенитки молчали. Вдруг один из самолетов, летевший слева от флагманского, выпал из строя и устремился на «Тирпиц». Общий порядок оказался нарушенным, и ведущий, подполковник Тейт, вынужден был повести эскадру на второй круг. Внезапность была утрачена. Двух минут хватило немцам, чтобы поставить дымовые завесы. На втором заходе бомбы экипажи сбрасывали по интуиции. В 14.04 самолеты легли на обратный курс и через три часа приземлились на аэродроме Ягодник. Лишь «Фотоланкастер» с военными корреспондентами на борту проследовал после атаки в Англию. Задержавшийся над фьордом «Москито», уверенный в том, что бомбы упали мимо, даже не стал фотографировать «Тирпиц». Поэтому по возвращении никто не мог с определенностью сказать, было ли попадание. Лишь спустя пять дней английскому разведчику удалось сфотографировать результаты бомбардировки: на палубе линкора просматривалась легкая дымовая завеса. После войны выяснилось, что одна бомба все-таки пробил борт линкора и сдетонировала под килем в 10 метрах от корабля. В результате взрыва в обшивке образовалась пробоина размером 10 на 14 метров, в которую хлынула забортная вода. Получив агентурную информацию из Норвегии, а также фотографии, сделанные авиаразведчиками, специалисты подсчитали, что на ремонт «Тирпица» потребуется не менее девяти месяцев. Операция «Параван» успешно завершилась, и самолеты группами стали покидать Архангельск. Остававшиеся экипажи коротали время на экскурсиях по городу, а вечерами в аэродромном клубе на танцах да за просмотром русских фильмов. Кое-кто пытался ухаживать за русскими девушками, о чем незамедлительно узнавали органы Смерша.

27 сентября в 22.00 состоялась торжественная церемония прощания с пассажирами последних двух «Либереиторов». Так как к тому времени стали известны результаты бомбардировки, то летчики покидали Советский Союз с чувством исполненного долга. Шесть аварийных «Ланкастеров» безвозмездно передавались Советскому Союзу: два из них были восстановлены в Кегострове и успешно применены в транспортной и разведывательной авиации. Их судьба достаточно подробно описана в статье историка авиации В. Котельникова<sup>[27]</sup>, которую мы обильно процитируем.

Итак, из шести британских бомбардировщиков один «Ланкастер» был модификации В.III, а пять — «Ланкастеров» В.I. Только четыре из них были исследованы на предмет возможного восстановления. Два наименее поврежденных доставили в Кегостров, где в мастерских ВВС Беломорской военной флотилии под руководством главного инженера Кирьянова занялись их ремонтом и переделкой в транспортные машины.

Прежде всего с них сняли все вооружение, заднюю турель зашили листами дюрала. Поврежденную носовую часть изменили: старый «ступенчатый» нос со стрелковой установкой заменили новым прозрачным обтекателем.

Один из самолетов, предположительно LL884 из состава 9-й эскадрильи, тактический номер WS-Q<sup>[28]</sup>, с советским номером «белая 01», достался 16-му транспортному отряду (трао), где эксплуатировалась с конца января 1945 года. Командиром экипажа был В. Ш. Евдокимов, штурманом — В. Я. Андреев. Стоит

сказать, что сам полк был необычный и хотя и назывался транспортным, но использовался не только и не столько для перевозки людей и грузов, сколько для сопровождения конвоев, ледовой разведки, патрулирования. «Ланкастер» тоже летал на поиск подводных лодок (хотя не нес ни бомбового, ни стрелкового вооружения), на разведку отдаленных районов, где была очень ценна его большая дальность и продолжительность полета. Например, 24 января «Ланкастер» провел ледовую разведку участка губы Белужья (Новая Земля) — Нарьян-Мар.

Экипаж «Ланкастера» у нас составляли 4-5 человек: один или два пилота, штурман и два механика.

В августе 1945 года эту машину направили на Тихий океан, но в Красноярске она застряла из-за нехватки горючего. Пока ждали бензин, война с Японией кончилась. В 1946 году самолет вернули на Север — в состав 70-го отряда, а уже летом списали и перегнали в Ригу, в авиатехническое училище, как наглядное пособие. Дальнейшая его судьба неизвестна.

Второй восстановленный «Ланкастер», вероятно NF985 из состава 9-й эскадрильи, WS-D<sup>[29]</sup>, с номером 02, попал в 70-й отдельный транспортный полк (отряд) ВВС Северного флота. Командиром этой машины был И. И. Дубенец. После расформирования 16-го отряда в 1946 году оба самолета недолго находились вместе в 70-м отряде. Затем самолет передали в состав 65-го отряда ВВС ВМФ, который базировался на московском аэродроме Измайлово. Там же предположительно в 1946 году «Ланкастер» разбили при посадке. Бомбардировщик выкатился за пределы летного поля, подломал шасси и изуродовал носовую часть. Восстанавливать еще раз его не стали — списали.

Естественно, что конструкция и аппаратура этих стратегических бомбардировщиков были тщательно изучены и использовались при создании советской стратегической авиации.

Что касается «Тирпица», англичане не стали дожидаться девяти месяцев для его восстановления: 12 ноября 1944 года «Ланкастеры» тех же 9-й и 617-й эскадрилий с территории Британии завершили затянувшуюся борьбу против «короля океана». Точно сброшенные «долговязики» перевернули килем кверху самый крупный в мире линкор<sup>[30]</sup>.

С потоплением «Тирпица», с разгромом немцев в Заполярье сходит на нет и военное сотрудничество советских и английских летчиков. Тем более, что к концу войны все сильнее стало ощущаться приближение новой мировой войны — «холодной». О былом военном сотрудничестве союзников стали говорить все меньше, а если и говорили, то больше с оттенком неприязни, а вскоре и враждебности. Эта тема была отнесена в СССР к запретным. А причина, как сейчас выясняется, не только в политической обстановке.

Как пишет известный исследователь боевых действий в Заполярье М. Н. Супрун<sup>[31]</sup>, для Севера помощь союзников была более чем существенной. При помощи британцев на Севере фактически с нуля была создана торпедоносная авиация и полностью модернизирована истребительная. Так, на начало Петсамо-Киркенесской операции, завершившей войну на Севере, из 289 истребителей ВВС Северного флота 254 были английского или американского производства (включая 168 «Аэрокобр»), а из 72 торпедоносцев — 66 американских «Бостонов».

## Позиционная война

Несмотря на то что на всем протяжении советско-германского фронта в конце 1941 — начале 1942 года разворачивались ожесточенные сражения, северный фланг оставался самым стабильным. Фактически началась позиционная война малыми силами. Что касается люфтваффе, то основные усилия немецкие летчики сосредоточили на нарушении работы Кировской железной дороги.

Командующий 5-м воздушным флотом генерал-oberст Ханс-Юрген Штумпф на начало 1942 года располагал следующими силами:

— бомбардировщики и торпедоносцы: I. и III./KG 26 (He-111); Stab, I. и III./KG 30 (Ju-88);

— пикирующие бомбардировщики: I./StG 5 (Ju-87);

— истребители: II./JG 5 (Bf-109) и Zerstorerstafel 6.(Z)/JG 5 (с 16 марта 1942 г. 10.(Z)/JG 5) (Bf-110);

— разведчики и прочие: I./KG 40 (Fw-200); KuFlGr 406 (He-115 и BV-138); KuFlGr 906 (He-115 и BV-138); 1.(F)/22 (Ju-88); 1.(F)/124 (Ju-88); 1.(H)/32 (Hs-126) и Wetterkundungsstaffel 6.

Из всего этого разнообразия в составе отдельной истребительной группы Fliegerfuhrer Nord-Ost (ранее Fliegerfuhrer Kirkenes) насчитывалось всего 70 самолетов. И главным козырем немецких летчиков-истребителей по-прежнему оставалась система РЛС «Фрейя», которая позволяла достаточно эффективно парировать советские удары.

Но нельзя не отметить, что с советской стороны основную часть авиационной группировки составляли истребители. И им командование уделяло особое внимание — шутка ли, три авиационных полка на Севере получили звание гвардейских: 72-й сап ВВС СФ в январе 1942 года был переформирован в 2-й Гвардейский смешанный авиаполк ВВС СФ, а 4 апреля 1942 года 145-й иап и 147-й иап ВВС 14-й армии стали соответственно 19-м и 20-м гв. иап.

Еще одним серьезным отличием советской авиации в Заполярье от других участков большого советско-германского фронта было наличие большого количества самолетов импортного производства — прежде всего «Харрикейнов». Хотя в принципе этот факт не вызывает удивления, ведь, как уже говорилось, основные поставки союзников шли именно через Мурманск и Архангельск.

Первые месяцы 1942 года отмечены совсем небольшим количеством воздушных боев, так как этому не благоприятствовала погода.

Однако некоторые бои стоит отметить отдельно. Так, 23 января четверка истребителей 145-го истребительного авиаполка под командованием капитана П. С. Кутахова вступила в бой с таким же количеством Bf-110, пытавшихся нанести удар по железнодорожному составу, стоявшему на станции Лоухи. По результатам боя советские летчики записали себе две победы.

Следующий день летчиков этого полка оказался еще более напряженным. В районе станции Боярская шестерка истребителей ЛаГГ-3, пилотируемых майором А. Е. Новожиловым<sup>[32]</sup>, капитаном А. Г. Никитиным, старшими лейтенантами К. Ф. Фомченковым, Б. М. Кузьминым, В. Н. Любушкиным и В. Т. Коваленко, встретила в воздухе четыре истребителя Bf-110. Наши летчики сразу же атаковали их. В разгар боя на помощь врагу подошло еще семь Bf-109. В течение 35-минутного боя хотя были сбиты четыре «Мессершмитта», но и погибли старшие лейтенанты Б. М. Кузьмин, В. Н. Любушкин и В. Т. Коваленко.

Только в марте погодные условия несколько улучшились, и советское командование решило провести несколько ударов по местам базирования немецкой авиации. Так, 3 марта командующий Северным флотом вице-адмирал Арсений Головкин отдал приказ 78-му иап о проведении рейда против аэродрома Луостари.

Приказ был реализован уже на следующий день. Об этом налете оставил свои воспоминания один из летчиков полка — старший лейтенант Сергей Курзенков:

*«4 марта наш воздушный разведчик, пролетев по тылам противника, сфотографировал несколько важных объектов. Почти вся восточная окраина аэродрома Луостари оказалась забитой бомбардировщиками и истребителями. Гитлеровцы готовились к новому наступлению.*

*Командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головкин решил нанести по аэродрому удар с воздуха. Выполнить эту задачу поручили истребителям.*

*Борис Феоктистович Сафонов создал три группы, по шесть машин в каждой. Шестерка капитана Алагурова <sup>[33]</sup> должна была нанести удар по стоянке фашистских самолетов. Нашей группе, которую возглавлял капитан Родин, предстояло подавлять огонь вражеских зенитчиков, а группе капитана Калошина — отражать атаки истребителей. Взлетели, быстро собрались на маршруте и, не теряя ни минуты, бредущим понеслись на запад.*

*Для внезапности штурмового удара требовалось тщательно соблюдать маскировку. Летели мы так низко, что порой казалось, будто воздушные винты вот-вот начнут рубить снег, сверкающий на вершинах сопки.*

*К аэродрому Луостари, окруженному высокими соснами, выскочили неожиданно для фашистов. Даже их дежурные истребители не успели подняться в воздух. Правда, один решился было взлететь, но летчики нашей группы тут же пришили его к земле меткими пулеметными очередями.*

*Истребители шестерки Алагурова пронеслись вдоль восточной стоянки аэродрома, в упор расстреливая вражеские машины. Мы хорошо видели, как реактивные снаряды крошили „Юнкерсов“ и „Мессершмиттов“. Неожиданный налет парализовал зенитчиков, они молчали.*

*Штурмовка подходила к концу. Капитан Алагуров подал по радио команду: — Домой!*

*Мне стало обидно: придется везти обратно почти весь боекомплект. Вдруг я увидел на опушке леса два уцелевших „Юнкерса“ и укрытый в капонири „Мессершмитт“. Быстро спикировал и выпустил первый реактивный снаряд. Затем сделал еще две атаки».*

Столь ошеломительный успех привел к переоценке своих сил, и к чему это привело, дальше в своих мемуарах продолжает Курзенков:

*«Через два часа мы снова полетели на штурмовку аэродрома Луостари. На подступах к нему встретили тридцать шесть мессеров. Бой был жестоким. Мы сбили пять самолетов противника, но и своих потеряли четыре. Трех нашим летчикам удалось на подбитых самолетах приземлиться на своей территории. Четвертый же — мой друг Алеша Шведов — упал в расположении врага <sup>[34]</sup>».*

Стоит сказать, что в этом же вылете и его самолет был серьезно поврежден. Вот как этот факт был отражен в наградном листе:

*«4.03.42 г., нанося штурмовой удар по аэродрому Луостари, тов. Курзенков проявил при этом подлинный героизм. Несмотря на то что его самолет был подбит, а сам был ранен при подходе к цели, он не вышел из строя, а весь свой смертельный груз сбросил и расстрелял по врагу, нанеся ему ущерб в технике и живой силе, уничтожив при этом капонир с самолетом, служебный домик с летным составом до 12 человек и т. д. Свой самолет тов. Курзенков привел на свою базу и произвел посадку благополучно».*

Немного стоит добавить и данных противной стороны, согласно которым во втором налете противниками североморцев были все наличные самолеты II./JG 5. При этом в бою немцы не потеряли ни одного истребителя.

В результате шторма, разыгравшегося в Баренцевом море с 6 по 10 марта, действия люфтваффе против конвоя PQ-12 были неэффективными. Так, 11 марта летчики Zerstorstaffel 6.(Z)/JG 5 провели крайне неудачный бой, потеряв три Bf -110 (советские потери — старший лейтенант Елисеев из 147-го иап на P-40С). Через два дня в один из кораблей конвоя PQ-12 — советский лесовоз «Севзаплес» — попали несколько бомб, но и те не взорвались.

С подходом конвоя PQ-13 в конце марта советские атаки на аэродромы Luftflotte 5 резко активизировались.

На 1 апреля ВВС СФ располагали 240 летнопригодными самолетами в семи подразделениях: 27-й иап, 78-й иап, 95-й иап, 2 гв. сап, 49-я раэ, 118-й мрап и 24-е авиазвено связи.

Несколько усилилась советская авиация и на карельском направлении. К началу апреля 1942 года в составе ВВС 14-й армии насчитывалось четыре авиаполка: 145-й иап, 147-й иап, 197-й иап и 837-й иап (всего 84 самолета) в районе Мурманска. В составе ВВС 19-й армии было три полка: 435-й иап, 609-й иап и 839-й иап (всего 59 самолетов) в районе Кандалякши. В районе Кестеньги базировались части 26-й армии: 760-й иап, 668-й нббап и 17-й гв. шап (всего 55 самолетов). И наконец, исключительно против финнов в районе Онежского озера действовали авиачасти 32-й армии (всего 57 машин).

Кроме этих частей штаб ВВС Карельского фронта мог рассчитывать на еще четыре полка и одну эскадрилью: 80-й ббап, 137-й ббап, 608-й ббап, 679-й трап и 118-я ораэ (всего 87 самолетов).

По-прежнему серьезное внимание советское командование уделяло противовоздушной обороне объектов Заполярья и Карелии. В январе 1942 года из имевшихся и вновь прибывших частей был образован Мурманский дивизионный район ПВО, командующим которого назначили полковника Ф. А. Иванова. В марте этого же года была сформирована 122-я истребительная авиадивизия ПВО (командир — полковник А. И. Швецов), находившаяся в оперативном подчинении командующего Мурманским дивизионным районом ПВО. Первоочередной задачей дивизии стала противовоздушная оборона Мурманска и Кировской железной дороги на участках Мурманск — Тайбола, Боярская — Беломорск.

24 марта пикировщики I./StG5 совершили два налета на мурманский порт, добившись единственного попадания в британский транспорт Lancaster Castle. В ответ ВВС СФ силами шестерки Пе-2 из состава 95-го иап и 14 «Харрикейнов» 2 ГКАП атаковали аэродром Луостари, заявив о четырех самолетах противника, уничтоженных на земле. Этот успех, правда, был оплачен ценой потери трех «Харрикейнов», сбитых истребителями прикрытия.

Однако по сравнению с другими участками советско-германского фронта масштаб операций по-прежнему оставался крайне ограниченным. Поэтому и потери (собственно, как и победы) летчиков-истребителей сторон были незначительные. Так, в марте 1942 года летчики JG 5 заявили о 25 победах при собственных потерях в пять машин. В целом Luftflotte 5 потеряли в этот месяц 11 машин (причем сюда включены и небоевые потери), еще четыре самолета были повреждены. По советским архивным данным, за этот же период ВВС СФ и Карельского фронта потеряли 19 самолетов (и еще 8 получили повреждения разной степени).

В первые дни апреля активность проявили бомбардировщики из I./KG 26 и KG 30, которые попытались найти и атаковать суда конвоя PQ-13, которых шторм раскидал на большой территории. Однако из-за очень плохой погоды массовой эффективной атаки немецким экипажам провести не удалось. Но летчики III./KG 30 претендуют на потопление двух транспортов, а экипажи подводных лодок потопили еще три.

Понимая опасность действий люфтваффе (прежде всего торпедоносной и бомбардировочной авиации), советские летчики предприняли несколько преимущественно дневных налетов на аэродромы базирования. Так, 4 апреля Пе-3 из 95-го иап атаковали аэродром Луостари дважды. Несмотря на оптимистические

доклады об уничтожении 16 немецких самолетов, реальные потери оказались гораздо ниже и составили, по немецким данным, только один He-111 из I./KG 26. Тем не менее реальным результатом таких налетов стал тот факт, что немцы были вынуждены держать большее количество истребителей в готовности № 1. Зачастую это приводило к ожесточенным схваткам в небе. Так, в ходе второго налета 4 апреля советская группа была перехвачена дежурной тройкой Bf-109. Хотя летчики 2-го гв. сап и 78-го иап заявили о шести победах при потере одного «Харрикейна», реально по документам JG 5 были ранены обер-фельдфебель Герхард Геринг (Oberfeldwebel Gerhard Hornig) и унтер-офицер Артур Мендль (Unteroffizier Arthur Mendl) из II./JG 5, а единственную победу одержал лейтенант Фридрих Дахн (Leutnant Friedrich Dahn).

Серьезная схватка произошла 8 апреля между звеном Bf-110 из 10.(Z)/JG 5 и 20 истребителями 20-го гв. иап. Сначала четыре «Харрикейна» и два «Томагаука» вылетели на перехват пятнадцати Ju-87 из I./StG 5, возвращавшихся из неудачного налета на Мурманск. Советские летчики перехватили противника в районе Рестикента. Несмотря на подошедшую группу усиления из восьми Bf-109, фактически бой выиграл в одиночку экипаж известного заполярного «эксперта» — обер-фельдфебеля Теодора Вайссенбергера. В итоге был сбит только один Bf-110 из группы прикрытия, а один советский истребитель был сбит экипажем аса. Это был, по всей видимости, капитан Алексей Поляков, который, по советским данным, погиб в ходе тарана. Стоит ли говорить, что «Штуки» ушли без потерь. Летчики 20-го гв. иап заявили о пяти победах, причем советские политработники приписали три из них тарану только одного летчика — старшего лейтенанта Алексея Хлобыстова. Практически все советские газеты того периода обошли фотографии летчика на фоне «Томагаука», якобы выжившего после двойного тарана.

Победные репортажи летчики 20-го гв. иап отправили и 9 апреля, когда «Томагауки» и «Харрикейны» 769-го иап перехватили одиночный Hs-126 из 1.(H)/32 под прикрытием шестерки Bf-109 из 5./JG 5. Немецкие летчики-истребители смогли сохранить свой разведчик, потеряв, правда, два самолета. Оба летчика успели воспользоваться парашютами и попали в плен (причем один из них — лейтенант Альфред Якоби — был асом с 10 победами). Все советские истребители вернулись на аэродром.

Все усиливавшееся давление со стороны ВВС РККА потребовало перевооружение единственного истребительного подразделения люфтваффе на Севере — JG 5. Так, откровенно устаревшие Bf-109E из II./JG 5 были заменены на более современные Bf-109F<sup>[35]</sup>. Кроме того, в Петсамо с западного побережья Норвегии была переброшена дополнительная группа — III./JG 5. Для усиления бомбардировочного компонента с центрального участка советско-германского фронта на Север вернулась II./KG 30. С пополнением матчасти резко усилилось давление на советские аэродромы.

С усилившимся истребительным прикрытием бомбардировщики и пикировщики Luftflotte 5 стали более активно атаковать Мурманск (так, только за вторую половину апреля атаковали шесть раз, причем два рейда отмечены в один день — 15 апреля). В одном из первых вылетов в этот день экипаж обер-фельдфебеля Вайссенбергера из 10.(Z)/JG 5 заявил об одном сбитом И-16 из состава 78-го иап, который стал его восьмой победой (и не последней в этот день).

Дело в том, что немцы решили взяться за дело серьезно и ту же цель атаковали тремя волнами. На перехват были подняты все наличные советские истребители. Первую волну встретили летчики 20-го гв. иап, а остальных «приняли» 78-й иап и 2-й гв. сап. Впервые за всю историю войны в Заполярье в небе сошлось такое огромное количество противников. Снова отличился Вайссенбергер, который одержал еще две победы, доведя количество дневных побед до трех.

В следующем вылете 23 апреля пятерка Bf-109 прикрывала семерку Ju-87 из состава I./StG 5 и четверку Ju-88 из KG 30 в штурмовке аэродрома Ваенга. В ходе боя

с группой «Харрикейнов» из 3-й эскадрильи 2-го гв. сап две победы одержал унтер-офицер Рудольф Мюллер.

Мало того, возвращаясь на свой аэродром, немцы столкнулись с возвращавшейся из-за «ленточки» группой СБ под прикрытием истребителей 20-го гв. иап. В коротком бою неугомонный Руди<sup>[36]</sup> сбил два истребителя (старший лейтенант Я. Бут и сержант А. И. Чибисов) и СБ из 137-го сбап (командир экипажа младший лейтенант Голованов). Вечером летчики 6./JG 5 устроили грандиозную гулянку по этому поводу — шутка ли, при том, что встречи в воздухе были так редки на Севере, одержать за один вылет пять побед!

Подводя итоги 23 апреля, отметим, что ВВС РККА потеряли 8 самолетов, люфтваффе — один. Так рождалась легенда о Мюллере.

В ответ ВВС СФ на 26 апреля запланировали и провели налет на аэродромный комплекс Киркенес — Хебуктен. Однако эта штурмовка обошлась советским летчикам большой кровью — взлетевшие на перехват асы 6./JG 5 обер-лейтенант Хорст Карганико, обер-фельдфебель Вилли Пфренгер и Мюллер сбили пять из семи атаковавших самолетов. Еще один Пе-3 при отходе сбита дежурная пара Вф-109. И это при том, что ни одного немецкого самолета на земле не было повреждено!

В конце апреля широкомасштабные боевые действия развернулись и на земле. Части советской 14-й армии предприняли попытку прорыва фронта в районе реки Лица (западнее Мурманска), их поддержали части морской пехоты Северного флота, высадившиеся в районе залива Мотовский (южнее полуострова Рыбачий). Операция началась в ночь на 28 апреля и проходила весь следующий день. Над Мотовским разгорелись серьезные бои в воздухе.

Уже 28 апреля в 13.48 летчики 2-го гв. сап провели очередной неудачный бой с 6./JG 5: пять «Харрикейнов» были сбиты, четыре летчика погибли. И снова четыре победы пошли на счет Мюллера, став его 19-22-й победами. Всего за этот день только 2-й гв. сап потерял семь «Харрикейнов». Не меньшие потери были и у летчиков 27-го иап, которые летали на уже порядком устаревших И-153.

Так, 29 апреля летчики все того же 6./JG 5 перехватили шестерку таких штурмовиков и до подхода «Харрикейнов» прикрытия сожгли три (одна победа пошла на счет Мюллера). Один из летчиков «Чайки» лейтенант Никифор Игнатьев смог посадить поврежденный самолет на ничейной полосе и вернуться на свой аэродром. Позднее политработники приписали ему таран и наградили летчика орденом Красного Знамени.

Тем временем части 14-й армии завязли в тяжелейших боях, фактически не имея возможности оказать помощь высадившейся шеститысячной 12-й отдельной бригаде морской пехоты в заливе Мотовский. К 1 мая было принято решение об эвакуации остатков бригады. А через два дня немецкая 2-я горная дивизия при массивной поддержке с воздуха перешла в контрнаступление.

Однако погодные условия не позволили эффективно использовать авиацию вплоть до 9 мая, когда над Мотовским разгорелись ожесточенные бои, в которых были потеряны два самолета люфтваффе (Вф-109 и Нс-126) и три «Харрикейна».

Не менее драматично развивались и события 10 мая, когда в полдень летчики 5./JG 5 сошлись с 2-м гв. сап и 78-м иап. До похода двухмоторных Вф-110 из состава 10.(Z)/JG 5, которые сбили три машины, были сбиты шесть «Харрикейнов». Советские летчики претендовали на четыре сбитых самолета противника, в реальности был потерян только один. Собственные потери составили пять «Харрикейнов», из которых четыре потеряла 1-я эскадрилья 78-го иап. Три советских летчика погибли, еще один был ранен.

В следующие несколько часов 2-й гв. сап выполнил четыре боевых вылета, в которых противника не было обнаружено. Только в 16.30 девять «Харрикейнов» вылетели накрытие пятерки СБ. Через 15 минут советская группа в районе реки Лица столкнулась с восьмеркой Ju-88 из 1./KG 30 под прикрытием шести Вф-110.



Без лишних прелюдий Вайссенбергер повел свою группу в лобовую атаку. Уже в 16.45 на его счет был записан первый советский истребитель. В следующую минуту был сбит и другой, а к 16.48 его счет пополнился тремя победами, а в 16.50 — четырьмя!

Это был разгром, и советские летчики стали в беспорядке выходить из боя. Вайссенбергер наметил себе очередного противника — «Харрикейн», который уходил на малой высоте на восток. Преследование длилось всего две-три минуты и завершилось длинной очередью Bf-110. Штурман механически отметил время — 16.57, таким образом, ас одержал пять побед всего за 12 минут! Всего за этот бой летчики «зерстореров» записали себе 13 побед.

На земле техники и командование 2-го гв. сап были в шоке, когда приземлилось только четыре из девяти ушедших в вылет «Харрикейнов». Единственным утешением было то, что пятерка СБ смогла выполнить свое задание и уйти без потерь. С немецкой стороны это был триумф, эйфория была полная.

За 10 мая летчики JG 5 записали себе 27 сбитых советских самолетов (24 из них «Харрикейны»), причем потери Fliegerfuhrer Nord-Ost составили всего два самолета. Реальные потери ВВС СФ составили 10 «Харрикейнов» сбитыми и три серьезно поврежденными.

На земле события развивались тоже не в нашу пользу. Части 14-й армии не смогли организовать проход для десантников, и 12 мая под сильным истребительным прикрытием началась эвакуация морем. В этот день в ходе ожесточенных боев лейтенант Петр Сгибнев из 78-го иап сбил два немецких самолета. Эвакуация благополучно завершилась на следующий день. Так закончилась первая неудачная попытка советского командования переломить ход боевых действий на Крайнем Севере. Огромные человеческие потери понесли не только части 14-й армии, но и Северного флота. Обе стороны взяли временный «тайм-аут», установилось шаткое равновесие.

С советской точки зрения единственным успехом операции стал тот факт, что из-за серьезных боев на суше немцы не смогли в полную силу атаковать корабли конвоя PQ-15. Способствовала этому также очень плохая погода в Норвежском море.

Только 2 мая торпедоносцы He-111 из состава I./KG 26 смогли потопить три транспорта конвоя. Остальные двадцать судов благополучно прибыли в Мурманск. На их борту, кроме всего прочего, были новенькие «Кертисс» P-40E «Киттихаук». Примерно в это же время 19-й гв. иап ВВС 14-й армии начал переобучение на американские P-39 «Аэрокобра». Появление более современной техники позволило североморцам практически на равных вести бои с немецкими «экспертами».

На конец июня 1942 года было намечено важное событие — проводка крупного конвоя PQ-17. Получив информацию об этом, немецкое командование решило нанести по нему серьезный удар, вынудив таким образом свести помощь союзников к минимуму или вообще прекратить. Для удара по конвою были собраны мощные соединения надводных, подводных и воздушных сил. Надводные силы были сведены в два соединения — так называемая «тронхеймская группа», куда вошли линкор «Тирпиц», тяжелый крейсер «Хиппер» и шесть эскадренных миноносцев, и «Нарвикская группа» (тяжелые крейсера «Лютцов», «Адмирал Шеер» и шесть эскадренных миноносцев). Оба соединения сосредоточились в военно-морской базе Альта.

Для атак по конвою на всем пути его следования кригсмарине выделил более двух десятков подводных лодок. От люфтваффе были привлечены мощные ударные авиационные силы — более 260 боевых самолетов: 57 торпедоносцев-бомбардировщиков He-111 и He-115, 103 бомбардировщика Ju-88, 30 пикирующих Ju-87 и около 70 разведывательных машин<sup>[37]</sup>.

Конвой PQ-17 вышел из Исландии 27 июня. Его походный ордер состоял из 37 транспортов, в большинстве своем английских и американских. Советских судов

было всего два. Непосредственное охранение конвоя составляли 19 боевых кораблей, среди которых самыми крупными были шесть эсминцев. Еще две группировки союзных кораблей (ближняя — четыре крейсера, три эсминца и дальняя — авианосец, два линкора, два крейсера и восемь эсминцев) следовали за конвоем на удалении, позволявшем при необходимости прийти на помощь. Заблаговременно вдоль побережья Северной Норвегии разворачивалась завеса из девяти английских подводных лодок, перемещавшихся на восток по мере продвижения конвоя к советским портам.

Для охраны конвоя в своей зоне Северный флот выделил значительные силы надводных кораблей. На позициях вдоль северо-западного побережья Норвегии встали на дежурство несколько североморских подводных лодок<sup>[38]</sup>.

То, что противник сосредоточивает силы против конвоя PQ-17, удалось установить своевременно. Учитывая опыт проводки прежних конвоев, которые понесли основные потери от ударов авиации, в боевую готовность была приведена вся авиация Северного флота. Для усиления ее Ставка Верховного главнокомандования направила в оперативное подчинение командующему ВВС Северного флота Особую морскую авиационную группу (ОМАГ) из состава резерва главнокомандования. В Заполярье в конце июня — начале июля прибыло пять авиационных полков этой группы (35-й авиационный полк дальних бомбардировщиков — самолеты ДБ-3ф; 28-й и 29-й авиационные полки пикирующих бомбардировщиков — самолеты Пе-2; 20-й и 255-й истребительные авиаполки, имевшие на вооружении самолеты Як-1 и ЛаГГ-3). Командовал сводной группой генерал-майор авиации Н. Т. Петрухин<sup>[39]</sup>.

Кроме того, в оперативном отношении командующему ВВС СФ были подчинены все наличные авиационные части Карельского фронта. Мало того, еще в июне Северному флоту была передана вся истребительная авиация Архангельского военного округа.

При таком сосредоточении усилий для проводки конвоя союзники могли рассчитывать на успешное отражение подготавливаемого немцами удара. Однако судьба конвоя PQ-17 оказалась трагической. История его разгрома достаточно хорошо изложена в различных источниках, тем не менее хотелось бы немного напомнить хронологию событий.

Немецкий воздушный разведчик обнаружил конвой 1 июля. В тот же день на него вышли две германские подводные лодки. Все ударные силы немцев немедленно были приведены в действие. Первыми обрушились на фактически беззащитные транспорты подводные лодки. Немцам удалось повредить три транспорта, в том числе один советский.

С 4 июля по конвою начала наносить массированные удары немецкая авиация. Соединения надводных кораблей противника ожидали подхода конвоя на траверз Альтен-фьорда. В ночь на 5 июля германская эскадра вышла в море. В шхерах тяжелый крейсер и три эсминца наскочили на подводные камни, получили повреждения и возвратились в базу, остальные взяли курс к каравану союзных судов.

В тот момент, когда необходимо было усилить охрану транспортов, произошло необъяснимое с точки зрения здравого смысла событие: британское адмиралтейство приказало отрядам ближнего и дальнего прикрытия срочно отойти на запад. Командование конвоя получило распоряжение: конвою рассеяться, транспортам одиночно и небольшими группами следовать в советские порты. Из непосредственного охранения отзывались и эсминцы.

Таким образом, на наиболее опасном участке пути транспортные суда остались без прикрытия.

Однако через несколько часов после выхода из Альтен-фьорда эскадра была обнаружена летчиком 2-го гвардейского полка капитаном И. Я. Гарбузом. По его

донесению, на нее нацелились дежурившие на позициях подводные лодки Северного флота. Ближе всех оказалась К-21 под командованием Героя Советского Союза капитана 2-го ранга Н. А. Лунина.

Обнаружив эскадру, Лунин проник внутрь вражеского ордера и атаковал линкор «Тирпиц». Подводники выпустили четыре торпеды и зафиксировали два взрыва. Эскадра повернула обратно. «Тирпиц» встал на длительный ремонт.

А в это время слабо вооруженные транспорты подверглись нападению немецких подводных лодок. Вражеские подводники наводили на транспорты также крупные группы бомбардировщиков и торпедоносцев, и те сравнительно легко расправлялись со своими жертвами. По советским данным, с 4 по 10 июля по одиночным транспортам нанесли удары 130 Ju-88, 43 He-111 и 26 He-115.

Только небольшая группа транспортов под охраной малых боевых кораблей сумела уйти к кромке льда, там выждала время и, изменив курс, благополучно достигла берегов Новой Земли. Мужество и настойчивость проявили экипажи двух советских транспортов, следовавших в составе конвоя PQ-17. Поврежденный «Азербайджан», отбиваясь от многочисленных атак немецких бомбардировщиков, дошел до Новой Земли, а «Донбасс» невредимым прибыл в Архангельск.

С 5 июля Северный флот все свои надводные, подводные и авиационные силы бросил на поиск судов, затерявшихся в Баренцевом море.

Наибольшая нагрузка в эти дни легла на экипажи 95-го авиационного полка дальних истребителей. В первых числах июля его летчики перебазировались на полевую площадку в удаленном районе Кольского полуострова. Никакого аэродромного оборудования здесь не было, поэтому каждый вылет был сопряжен с большими опасностями.

Погода не сулила ничего хорошего. Время от времени с залива наплывал вязкий туман. Требовалась обстоятельная разведка. Однако первый же вылет опытного экипажа в составе заместителя командира эскадрильи капитана Н. Ф. Кирикова и штурмана майора Г. В. Бовкунова закончился трагически. Из-за ухудшения погоды самолет на базу так и не вернулся, а его экипаж и поныне считается пропавшим без вести.

Три дня экипажи находились в бездействии, и только вечером 10 июля звену старшего лейтенанта Л. Г. Пузанова удалось обнаружить суда, шедшие с небольшим охранением к Новой Земле.

Потом погода снова ухудшилась, и полеты возобновились только 13 июля. Уцелевшие суда конвоя к тому времени собрались у берегов Новой Земли. Начался организованный перевод их в Архангельск.

На этом этапе перехода суда прикрывали четверки дальних истребителей Пе-3, «висевшие» над ними практически непрерывно. И это была острая необходимость, так как командование люфтваффе по-прежнему предпринимало усилия для уничтожения остатков конвоя. Произошло и несколько боев, в которых было сбито по крайней мере два торпедоносца.

Когда охраняемые корабли вошли в горло Белого моря, экипажи североморцев «переселились» на другой аэродром — поближе — и летали оттуда.

Из-за сильного шторма корабли остановились на внешнем рейде у входа в устье Северной Двины. В течение двух дней летчики непрерывно вели воздушные бои, отражая атаки вражеских бомбардировщиков, пока транспорты не вошли в порт и не встали под разгрузку.

Таким образом, от конвоя PQ-17 в Советский Союз пришло только 11 транспортов. За время перехода в одиночку погибло 21 судно. Вместе с ними ушло на дно моря около 3,5 тысячи автомашин, 430 танков, 210 бомбардировщиков, почти 100 тысяч тонн ценнейших грузов, среди которых были тягачи, радиолокационные станции, продовольствие, боеприпасы и многое другое<sup>[40]</sup>.

Это была самая тяжелая потеря за всю историю борьбы на коммуникациях Северного морского театра.

Разгром конвоя PQ-17 привел к тому, что до наступления полярной ночи проводка союзных конвоев северным путем была прекращена.

Июль 1942 года для авиаторов-североморцев был характерен и тем, что к выполнению своих прямых задач приступила минно-торпедная эскадрилья 2-го гвардейского полка.

Как пишет В. Бойко<sup>[41]</sup>, *«активизировала свою деятельность вся ударная авиация Северного флота. Каждый налет североморцев на аэродромы встречал яростное сопротивление немецких истребителей. Мощный заградительный огонь вела противовоздушная оборона противника. Но, невзирая на все это, летом 1942 года все немецкие аэродромы в Заполярье подвергались непрерывным ударам бомбардировочных полков ОМАГ и эскадрильи 2-го гвардейского полка».*

По-прежнему люфтваффе не оставляли в покое Мурманск. Вместе с североморскими авиаторами в отражении налетов принимали участие и летчики-истребители полков Особой морской авиагруппы. Уже в первых боях открыли боевой счет на Севере пилоты 20-го полка лейтенанты Е. В. Петренко, Д. Е. Кучеренко, младший лейтенант В. В. Нужин, краснофлотец В. А. Бурматов. Только за один день 19 июля летчики этого полка провели три воздушных боя и сбили пять вражеских самолетов.

Добивались побед в воздухе и летчики 255-го истребительного полка. 7 июля старший лейтенант И. И. Воинов сбил Vf-109.

С новой силой вспыхнули воздушные бои в небе Заполярья в августе. Главные сражения завязывались на подходах к заполярному порту.

Основной целью вражеских налетов стали аэродромы, особенно Ваенга-1, где базировалась почти вся наша ударная авиация. Очевидно, что это было связано с активностью флотской авиации, которая в течение последнего месяца добилась хороших результатов при действиях на морских коммуникациях противника. 10 августа в 13.25 от постов наблюдения поступило сообщение об обнаружении вражеских самолетов. Первыми были подняты на прикрытие главной базы флота Полярное и флотских аэродромов 5 «Киттихауков» 2-го гв. иап<sup>[42]</sup> и 6 ЛаГГ-3 255-го иап. В 13.30 по тревоге были подняты также 8 Як-1 20-го иап во главе с командиром эскадрильи капитаном Крыловым. Противник подошел на большой высоте над облаками со стороны Сайда-губы, перехватить его не удалось. Облачность была 8-10 баллов высотой 1000-2500 метров. Первыми встретили противника в районе Полярное 5 «Киттихауков» 2-го гв. иап, которые на высоте 4500 метров вступили в воздушный бой с 4 Me-109Ф 6-го отряда, выполнявшими функцию связывания боем наших истребителей. В 13.40 в 3-4 километрах юго-восточнее аэродрома Ваенга над облаками на высоте 3500 метров вторая группа 8 Як-1 20-го иап обнаружили 6 истребителей-бомбардировщиков Vf-110 и 12 Vf-109F 8-го и 6-го отрядов. «Мессершмитты-110» уже сбросили по аэродрому 12 бомб калибра 250 килограммов. От разрывов бомб самолеты на аэродроме не пострадали, но погибли два красноармейца и трое получили ранения. Налет отражала зенитная артиллерия, и довольно успешно. По немецким данным, самолет ведущего командира отряда оберлейтенанта Шлосштейна Vf-110F-2 № 5019 получил попадание в правый двигатель, который вышел из строя. Летчик на одном двигателе дотянул до нейтральной полосы и произвел вынужденную посадку в 20 километрах юго-восточнее Луостари, экипаж при этом не пострадал. Самолет так и остался в сильно поврежденном виде на месте вынужденной посадки. Восьмерка Як-1 в 13.40-13.42 атаковала группу самолетов противника и вступила в воздушный бой с 6 истребителями Vf-109F 6-го отряда. Через 3-5 минут в бой вступило подкрепление 6 ЛаГГ-3 255-го иап и подошла в этот же район первая группа 5 «Киттихауков» 2-го гв. кап. Как обычно, после первых атак воздушный бой принял характер напряженной схватки пар

истребителей и одиночек, как с нашей стороны, так и со стороны противника. Капитан Крылов сзади-сбоку с дистанции 150–100 метров атаковал одного Bf-109F и повредил его пулеметно-пушечным огнем, «Мессершмитт» задымил и ушел со снижением на запад, это подтверждал ведомый, лейтенант Нужин. Летчики доложили, что Bf-109F «предположительно сбит», но, поскольку подтверждений с земли не поступило, самолет не был засчитан сбитым.

На высоте 3000–3500 метров один Bf-109F зашел в хвост ведущему второй пары Як-1 сержанту Лапину, но начеку оказался ведомый — краснофлотец Бурматов (будущий Герой Советского Союза). Бурматов атаковал этого мессера, тем самым отбив атаку по Лапину, но тут же сам был обстрелян вторым «Мессершмиттом-109». Один снаряд попал в водорадиатор Як-1, еще три снаряда пробили правый борт за бронеспинкой и обе плоскости, легко ранив пилота в руку и ногу, кроме того, были перебиты две фермы фюзеляжа, тросы руля направления, трубка водорадиатора, и все же самолет проявил хорошую живучесть, а летчик мастерство и хладнокровие, совершив нормальную посадку на своем аэродроме. Поврежденный самолет требовал текущего или среднего ремонта. Тем временем воздушный бой продолжался. Обе стороны атаковали и отбивали атаки противника.

Старшина Тарасов (тоже будущий Герой Советского Союза) снизу-сзади атаковал Me-109F с дистанции 100 метров, «Мессершмитт» сделал «горку» и со снижением ушел на запад, летчик доложил, что «предположительно сбил» Bf-109F. Яки вели воздушный бой совместно с «Киттихауками» и ЛаГГ-3. Шестерка Лаггов, ведущий, штурман полка старший лейтенант Воинов, младшие лейтенанты Конев, Рассадкин, старшина Борисов, старшие сержанты Беренда и Филиппов находились на высоте 2300 метров. На ведущего сверху стали пикировать один за другим два Bf-109F, ведущий ЛаГГ-3 резко развернулся на 180 градусов. Первый Bf-109F попал в прицел ведомого Беренды, и тот открыл огонь, отбив атаку противника. Затем второй «Мессершмитт» оказался рядом с самолетом Беренды, и летчик открыл огонь из пушки ШВАК и пулеметов БС. Оба мессера стали уходить вверх. Беренда пошел с разворотом за ведомым «Мессершмиттом» и обстрелял еще раз, тот выполнил переворот, ЛаГГ-3 последовал за ним тоже переворотом, но мессер на маневре был потерян из виду. Старший сержант Филиппов также атаковал одного Bf-109, уходящего вниз. Самолет противника задымил и пикированием ушел в сторону моря, попадания по нему наблюдал старшина Борисов. Воздушный бой был напряженным, обе стороны вели его весьма активно, но никто не добился заметного успеха.

Ни одна из сторон потерь не имела. В документах ВВС СФ указано, что, по докладам наших летчиков, два Me-109F «предположительно сбиты» капитаном Крыловым и старшим сержантом Филипповым, однако «требуется подтверждение наземных войск». Поскольку такого подтверждения не последовало, то сбитые самолеты противника никому из наших летчиков не были засчитаны<sup>[43]</sup>. В то же время немецким пилотам 6-го отряда после этого воздушного боя были засчитаны два сбитых истребителя, что не подтверждается нашими документами.

Таким образом, в этой операции по бомбардировке аэродрома Ваенга-1 немцы успеха не имели. На аэродроме не было уничтожено ни одного самолета, при этом был потерян один «Мессершмитт-110», сбитый зенитной артиллерией. Истребители Bf-109F 6-го и 8-го отрядов выполнили свою задачу по обеспечению бомбардировочных действий «Мессершмиттов-110», но в воздушном бою с истребителями ВВС СФ успеха не имели. Наши истребители, несмотря на качественное превосходство «Мессершмиттов-109», провели воздушный бой на равных с пилотами самого сильного 6-го отряда<sup>[44]</sup>.

13 августа крупному налету подвергся основной аэродром североморцев — Ваенга. В нем участвовало шестнадцать Ju-88 и пять Bf-110 в качестве штурмовиков под прикрытием двадцати Bf-109. В воздушном бою над аэродромом группа

североморских истребителей под руководством заместителя командира 27-го истребительного полка капитана В. С. Адонкина сбила два «Мессершмитта».

На следующий день ранним утром над Колой появилось девять Ju-87, семь Bf-110 и восемнадцать Bf-109. Навстречу им вышла дежурившая в воздухе эскадрилья 78-го истребительного полка, руководимая командиром полка майором С. Тимофеевым. В бою, по советским данным, были сбиты пять бомбардировщиков.

Кроме Мурманска, несколько налетов немецкая авиация совершила и на Архангельск. Так, в ночь на 25 августа на город были сброшены, по данным постов ВНОС, более трех тысяч зажигательных авиабомб.

В этой связи интересны воспоминания одного из немецких летчиков-бомбардировщиков, принимавшего участие в этом налете:

*«„Зимняя работа“ началась с бомбардировки Архангельска. В налете приняли участие 19 машин. Мой новенький „Цезарь“ стартовал предпоследним. Пятый отряд обер-лейтенанта Флехнера вылетел так рано, что оказался над целью еще в сумерках. Самолеты отряда были загружены в основном зажигательными бомбами. Пожары, вызванные этими бомбами, должны были помочь следующим подразделениям атаковать суда и портовые сооружения.*

*В 20.55 мой бомбардировщик тяжело оторвался от новой бетонной полосы в Кеми. Быстро смеркалось. На месте Тео находился военный корреспондент Фричле. Нам предстоял 800-километровый полет. Управление перегруженной машиной было непривычным. Очень медленно мы набирали высоту. В вышине светила луна, облегчая полет.*

*Мы вошли в облака, дальше полет проходил вслепую. Шел снег. Теперь высоту машина набирала еще хуже. Мы находились в центре Белого моря, когда рассеялась облачность. На борту царило молчание. „Еще десять минут“, — нарушил молчание Ханс. Затем мы увидели на земле вспышки выстрелов и разрывы зенитных снарядов в воздухе. Все как над Англией, только в уменьшенном масштабе. Фричле, усердно снимавший, пока позволяла видимость, был отправлен мною в гондолу. Он передал камеру Хансу и просил его снимать, пока можно. Я перевел машину в горизонтальный полет, целясь на очаги пожара. Мы были рано обнаружены русскими зенитчиками. К счастью, они неправильно определили скорость самолета, и разрывы снарядов ложились за хвостовым оперением.*

*Пожар в районе цели разрастался, и мы без труда положили четыре тяжелые бомбы точно среди портовых сооружений. Я заложил еще один вираж, чтобы корреспондент мог наблюдать картину бомбежки. Ханс заснял большой пожар, все более увеличивающийся.*

*Мой компас вновь показывал курс на базу, а вариометр — набор высоты. Приятный полет среди башенноподобных облаков, освещенных лунным светом. Монотонное жужжание моторов успокаивало, и мы даже забыли, что под нами сотни километров неприятельской территории.*

*В Кеми мы прибыли в 2.10, пробыв в воздухе 5 часов 15 минут. Внизу стлался густой туман. Дело шло к классической „слепой“ посадке. Но, судя по всему, я не потерял летных навыков за время перерыва в полетах. Посадка была выполнена точно. Шасси мягко коснулось бетонки. „Цезарь“ остановился раньше, чем красная лампа известила о конце посадочной полосы.*

*В тумане мы не могли зарулить на стоянку и выключили моторы. Пешком мы шли вдоль ограждения стоянки, пока, почти через полчаса, не нашли командный пункт.*

*Наша машина села последней. Незадолго до нас аэродром закрыло туманом. Все другие экипажи сели без труда при ярком лунном свете»<sup>[45]</sup>.*

Через несколько дней немцы совершили еще более крупный ночной налет. На город упало свыше семи тысяч зажигательных авиабомб. Воздушное прикрытие города на Северной Двине полностью взяли на себя летчики истребительного полка Карельского фронта, которым командовал майор А. И. Гальченко.

Следующим важным эпизодом войны на Севере стала вылазка «карманного» линкора «Адмирал Шеер». В конце августа он, обогнув северную оконечность Новой Земли, вышел в Карское море на советские коммуникации, подстерегая там арктические конвои. По пути обстрелу подверглись полярные станции, маяки, порт Диксон. На борьбу с «Шеером» авиация СФ направила на Новую Землю, на Диксон и в другие арктические районы два ДБ-3ф, два СБ-2 и тринадцать МБР-2. Хотя к моменту перебазирования авиации рейд «Адмирала Шеера» был завершен.

В напряженных июльских и августовских воздушных боях обе стороны понесли ощутимые потери.

Особо тяжелая ситуация сложилась в 20-м гв. иап, где практически полностью были выбиты старые кадры, а на смену им прибыли молодые необстрелянные выпускники летных училищ. Вот что вспоминал Иван Дмитриевич Гайдаенко<sup>[46]</sup> из 145-го иап:

*«Наш 145-й, ставший весной 1942 года 19-м гвардейским, авиаполк был посильнее соседнего 20-го гвардейского (бывший 147-й иап). Потери в нем были намного выше, чем у нас, и где-то в августе 1942 года меня перевели туда на усиление... В это время 20-й полк отвели с аэродрома Мурмаши немножко в тыл на аэродром Шонгуй, чтобы переучивать полк. Я принял эскадрилью. Знаешь, из кого она состояла? У меня был заместитель, капитан, получивший 10 лет условно за трусость. Ему дали возможность летать, мол, если еще провинишься, то пойдешь в штрафбат. И еще был под моим началом командир звена, офицер, а остальные летчики только из училищ прибыли сержантами, в обмотках, в ботиночках, в шинелишках. Стал я с ними беседовать, спрашиваю: „Какой у вас налет?“ Старший из них объясняет: „Летали мы на И-16, у меня самый большой налет: 10 самостоятельных полетов. Остальные сделали 3-5 полетов“. Вот такие летчики! Разве можно на фронт присылать таких?! А знаешь, как подготовка наших летчиков проходила? В начале войны был запрещен высший пилотаж! Когда я переучивался на И-16, так Новожилову говорю: „Покажи, как бой вести, я же после СБ, там никакого пилотажа“. Он отвечает: „Во-первых, пилотаж запрещен, во-вторых, в бой попадешь, сам будешь крутиться как надо. А не сможешь, значит, собьют“. Вот такое обучение!*

*Вот этих сержантов надо было переучивать на них. „Киттихаук“ сложный самолет. На разбеге, если резко взять ручку, чтобы поднять хвост, его начинает разворачивать. Так же и при посадке. А как только он начинает разворачиваться, наклоняется и ломает консоль. Каждый полет молодые ломают самолеты... Потом я все-таки сбежал с этого полка. Что я буду делать с этими сержантами? Убьют же! Подобрал четверых летчиков, получше, и перебрался опять в 19-й гвардейский полк, где возглавил третью эскадрилью»<sup>[47]</sup>.*

В сентябре 1942 года перед военно-воздушными силами Северного флота встали новые серьезные задачи. Учитывая их сложность, нарком ВМФ принял решение Отдельную морскую авиагруппу оставить на Севере и подчинил ее командующему авиацией. Группа была усилена еще двумя истребительными полками на Пе-3.

Примерно в это же время после длительного перерыва в Архангельск был направлен очередной союзный конвой PQ-18. В его составе под охраной более трех десятков боевых кораблей находилось сорок транспортов с военными грузами.

13 сентября из Мурманска в Англию уходил караван под условным шифром QP-14 в составе пятнадцати транспортов, груженых лесом и другими экспортными товарами. Караван сопровождало семнадцать кораблей охранения Северного флота. Конвои планировалось прикрыть авиацией с воздуха на предельный радиус.

По приказанию Ставки Верховного главнокомандования для усиления воздушного прикрытия 14-я армия Карельского фронта выделяла на время конвойной операции три истребительных авиаполка, шесть пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и эскадрилью ночных бомбардировщиков Р-5. Из ВВС

Красной армии для нанесения ударов по аэродромам противника временно на Северный флот прибыла большая группа самолетов дальнего действия ДБ-3ф.

Для борьбы с крупными немецкими кораблями по просьбе союзного командования на аэродромы Северного флота из Англии было перебазировано двадцать четыре торпедоносца «Хемпден» с запасом авиационных торпед всего на один вылет.

В результате принятых мер авиационные силы Северного флота к началу конвойной операции почти удвоились, и на мурманском направлении создалась реальная возможность не только вести борьбу с немецкой авиацией на равных, но и развернуть битву за господство в воздухе.

Так как конвой PQ-18 направлялся в Архангельск, то его прикрытие с воздуха осуществлялось только дальними истребителями. Заблаговременно три полка Пе-3 перебазировались на полевые площадки, оборудованные вдоль северного побережья Кольского полуострова. Кроме того, ударам с воздуха подверглись немецкие аэродромы в северных районах Норвегии и Финляндии. Английская группа торпедоносцев «Хемпден» и двадцать самолетов ДБ-3ф из авиационной дивизии дальнего действия находились в повышенной готовности для нанесения удара по крупным надводным кораблям немцев.

В ночное время бомбардировочные налеты на вражеские объекты совершали экипажи 118-го разведывательного авиационного полка. Используя опыт прошлого года, летчики опять стали применять свои тихоходные МБР-2 в бомбардировочном варианте.

Для руководства авиационным прикрытием конвоя PQ-18 в начале сентября в Архангельск прибыл начальник штаба ВВС СФ полковник А. И. Зенкин, возглавивший управление полками дальних истребителей и силами 2-й авиагруппы при выполнении ими задач в море.

Большое внимание, которое уделялось организации обороны конвоя PQ-18, было вполне обоснованным. Рейс проходил в крайне сложной обстановке. С помощью воздушных разведчиков немцы обнаружили конвой уже 8 сентября, то есть на второй день после его выхода из Исландии, и держали под непрерывным наблюдением. С 13 сентября они стали наводить на конвой ударные подводные и авиационные силы. Атаки следовали одна за другой. Ежедневно в налетах участвовало 40-45 бомбардировщиков и торпедоносцев. До подхода конвоя к зоне прикрытия Северного флота немцам удалось потопить пять судов.

С 17 сентября к охранению конвоя присоединились боевые корабли североморцев. Летчики дальних истребителей Северного флота, из-за неустойчивой погоды в районах полевых аэродромов, вылетали на прикрытие конвоя эпизодически.

Только в полдень 18 сентября состоялся вылет дальних истребителей на поиск конвоя. К Архангельску конвой подошел вечером 19 сентября и встал на Северодвинском рейде. Прикрытие с воздуха осуществляли экипажи 95-го полка. Утром следующего дня над судами разгорелся очередной бой.

Ведомая командиром полка подполковником А. В. Жатьковым четверка Пе-3 барражировала в воздухе. На горизонте со стороны моря показались черные точки. Сомнений быть не могло: курсом на транспорты шла большая группа вражеских самолетов. Когда они приблизились, определились контуры двадцати четырех «Юнкерсов». В этом неравном бою подполковник А. В. Жатьков и старший лейтенант В. С. Стрельцов сбили по одному «Юнкерсу», остальных заставили отступить. Всего в этот день наши летчики провели двенадцать воздушных боев.

В конце сентября конвойная операция была завершена. Потери конвоя PQ-18 составили тринадцать судов, десять из которых потопила авиация противника. PQ-14 потерял три транспорта, торпедированных подводными лодками. Ударами авиации он не подвергался.



Во время конвойной операции военно-воздушные силы Северного флота совместно с приданными частями совершили свыше 500 самолето-вылетов, из них более 200 — на прикрытие с воздуха, 236 — на бомбовые удары по вражеским аэродромам, по нескольку десятков вылетов — на воздушную разведку, на поиск подводных лодок и мин, на перехват самолетов врага в зонах ожидания.

Общие итоги сентябрьской конвойной операции были оценены советским командованием как положительные. Тем не менее британское адмиралтейство было крайне недовольно большими потерями и до января 1943 года от прохождения конвоев отказалось. В период полярной ночи транспортные суда совершали переходы поодиночке, прижимаясь к кромке льдов.

К октябрю 1942 года немцы на мурманском направлении имели более трехсот боевых самолетов, из них две трети — бомбардировщики.

Численный рост авиации Северного флота, пополнение ее самолетами различных типов, расширение объема выполняемых задач, непрерывное обновление летного состава вызвали к жизни новые формы распространения в частях передового опыта ведения боевых действий.

Всеобщее признание авиаторов получили «Бюллетени боевого применения», в которых обобщались боевые действия авиации различных родов, описывались и разбирались наиболее поучительные боевые вылеты, давались советы и рекомендации летному составу. В июне 1942 года было издано несколько таких бюллетеней тиражом до ста экземпляров.

В июле вышел бюллетень «Овладевать искусством вертикального боя», в котором обобщался опыт летчиков-истребителей П. Г. Сгибнева, А. А. Коваленко, П. И. Орлова, В. П. Покровского, освоивших в совершенстве вертикальный маневр. До конца года было выпущено еще несколько бюллетеней по конкретным вопросам ведения воздушного боя.

С приходом ранней зимы накал боевых действий авиации воюющих сторон постепенно ослабевал. Североморцы использовали это время для решения ряда организационных вопросов. В конце октября нарком ВМФ расформировал ОМАГ, при этом 29-й бомбардировочный и 255-й истребительный полки были переданы в состав ВВС Северного флота.

20-й истребительный полк передал боевые машины, часть летного состава в 255-й полк и убыл в тыл для переформирования. Летчики полка за несколько месяцев боевой деятельности в Заполярье совершили около тысячи боевых вылетов, провели 185 воздушных боев, сбили 27 немецких самолетов.

Значительные изменения произошли и в структуре авиации Северного флота. Были созданы две авиационные бригады: 5-я бомбардировочная в составе вновь сформированного 24-го минно-торпедного полка и полков ОМАГ — 29-го бомбардировочного, 255-го истребительного; 6-я истребительная в составе 2-го гвардейского, 27-го и 78-го истребительных полков.

В резерве командующего ВВС находились 95-й истребительный и 118-й разведывательный полки, а также сформированная отдельная разведывательная эскадрилья.

В ходе всех этих реорганизаций полностью сменилось командование ВВС. В конце октября начальником штаба стал Герой Советского Союза полковник Е. Н. Преображенский. В конце года командующим ВВС Северного флота был назначен заместитель командующего ВВС Военно-морского флота генерал-майор авиации А. Х. Андреев.

В октябре 1942 года был сформирован 24-й минно-торпедный полк, который возглавил подполковник Н. Н. Ведмеденко, прибывший на Север с Тихоокеанского флота. В состав полка вошли переданные из 2-го гвардейского смешанного авиационного Краснознаменного полка две эскадрильи — минно-торпедная (командир капитан Г. Д. Попович) и бомбардировочная (командир капитан А. З. Стоянов). Обе эскадрильи имели звание гвардейских.

Еще одна эскадрилья формировалась из экипажей 118-го разведывательного полка и 35-го минно-торпедного полка ОМАГ. Новый авиационный полк получил на вооружение торпедоносцы двух типов — ДБ-3ф (1-я эскадрилья) и «Хемпден» (2-я и 3-я).

Осень началась с серьезных позиционных боев на Севере. К концу 1942 года пополнения частям люфтваффе на Севере не было, и, по советским данным, на мурманском направлении советским ВВС противостояло всего около шестидесяти истребителей, столько же бомбардировщиков и не более двух десятков самолетов-разведчиков. Активность авиации противника резко сократилась. В ноябре в зоне действия ВВС СФ было зарегистрировано всего лишь около 700 пролетов немецких самолетов, а в декабре — почти в три раза меньше.

Поэтому даже с наступлением полярной ночи не отмечено крупных налетов на объекты Северного флота и на Мурманск. Последние такие попытки были в конце октября: 29 октября в налете участвовало 27 Ju-87 и Ju-88 под прикрытием 22 Bf-109 и Bf-110, 31 октября трижды в воздухе появлялись группы бомбардировщиков и истребителей — в общей сложности около 60.

Все чаще немцы пытались наносить ночные удары небольшими группами бомбардировщиков под усиленным прикрытием истребителей или одними истребителями (в качестве бомбардировщиков). Летчики-истребители Северного флота постоянно патрулировали в зонах перехвата. Наведение осуществлялось с земли радиокомандами, лучами прожекторов, разрывами зенитных снарядов. Выйдя на цель, летчик-истребитель сбрасывал светящуюся авиабомбу и дальнейший поиск производил визуально. Первыми открыли счет ночных побед летчики-гвардейцы П. Д. Климов, В. П. Пронченко, Н. А. Бокий. После нескольких случаев потерь противник отказался от ночных налетов.

В то время как немецкая авиация на Севере количественно уменьшилась, военно-воздушные силы североморцев продолжали расти. К началу 1943 года они насчитывали уже более 300 самолетов. Одна треть самолетного парка базировалась за пределами Кольского полуострова, где необходимо было обеспечивать боевую деятельность Беломорской флотилии и охранять арктические коммуникации.

К началу 1943 года ВВС СФ располагали боевыми машинами всех типов (не было только штурмовиков) и могли развернуть активные боевые действия. К тому времени усилилась и противовоздушная оборона Северного флота. С поступлением на ее вооружение первых советских радиолокационных станций летчики были освобождены от барражирования в воздухе.

В свою очередь к началу нового, 1943 года немецкие воздушные силы на Севере были сокращены почти вдвое. По данным советской разведки, их численность на аэродромах базирования на 1 января 1943 года составляла<sup>[48]</sup>:

Авиабазы	Ju-88	He-111	Me-109	Ju-87	He-115	Fi-156	FW-189	Ju-52	Me-110	Всего
Луостари	8	1	21	18	6	2	2	3	4	37
Хебугтен	6	7	7			3		10	11	49
Банак	13									36
Тромсё										15
Алакуртти										28
Кемиярви										15
Рованиemi										14
Всего:										194

В течение зимы 1943 года основные усилия авиации Северного флота были направлены на бомбардировку основных объектов противника. Штаб ВВС распределял цели между авиационными бригадами, а там уже разрабатывали для экипажей конкретные задания.

В любое время суток 5-я бомбардировочная авиабригада осуществляла налеты на аэродромы и военно-морские базы немцев, расположенные в глубине, реже — по объектам в ближней зоне. 6-я истребительная авиабригада, используя самолеты-истребители, эпизодически подвергала бомбардировкам аэродромы и базы врага в непосредственной близости к фронту. Экипажи 118-го разведывательного полка бомбили военно-морские базы и порты в Варангер-фьорде.

В период, когда движение союзных конвоев приостановилось, немецкие подводные лодки развернули активные действия в восточной части Баренцева, в горле Белого и в Карском морях вплоть до пролива Вилькицкого, осуществляя минные постановки в узловых пунктах арктических коммуникаций. Поиск вражеских подводных лодок и мин в опасных секторах вели летчики 118-го полка на МБР-2. Во время конвойных операций к поисковым операциям подключались самолеты СБ-2, Пе-3, ДБ-3ф и ГСТ.

В последние месяцы 1942 года авиация СФ осуществляла воздушное прикрытие и противолодочное обеспечение десяти внутренних конвоев, ушедших из Мурманска и Архангельска на восток.

Кроме того, экипажи 95-го полка и 3-й авиационной группы Беломорской флотилии обеспечивали в своей зоне проводку кораблей ЭОН из Владивостока. В 3-й авиагруппе основную тяжесть боевой нагрузки вынес на своих плечах личный состав 22-го морского разведывательного авиационного полка. Зимой 1942/43 года одна эскадрилья под руководством командира полка майора С. К. Литвинова участвовала в бомбардировках объектов противника, базируясь на основной морской аэродром североморцев, а вторая — вела боевую работу с небольшого острова в Баренцевом море. Остальные экипажи осуществляли непрерывную воздушную разведку в Белом, Баренцевом и Карском морях.

В первых числах января Северный флот начал крупную конвойную операцию: из Кольского залива в Шотландию вышел конвой RA-51, а из Англии в Советский Союз следовал конвой IW-51-B. В ближней зоне конвои прикрывал гвардейский полк 6-й истребительной авиабригады. В сопровождении конвоя RA-51 гвардейцы неоднократно вступали в воздушные бои, отражая атаки «Юнкерсов».

В дальней зоне конвой взяли под воздушное прикрытие летчики 95-го и вернувшегося с переформирования 121-го истребительных полков. Они вели этот конвой, насколько позволял предельный радиус полета, а потом взяли под охрану встречный конвой IW-51-B и сопровождали его до Мурманска и Архангельска. Потерь от налетов врага в этом рейсе не было: североморцы отразили все атаки немцев.

Без передышки летчики-истребители 2-го гвардейского, 255-го истребительного полков ближнего прикрытия, экипажи 95-го и 121-го полков дальнего действия включились в проводку очередного союзного конвоя IW-52, следовавшего из Шотландии в Кольский залив. В сложных метеорологических условиях, когда над сопками зависал вязкий туман или когда горизонт скрывался в густом снегопаде, североморские летчики отбили несколько налетов немецких бомбардировщиков и торпедоносцев.

Конвой IW-53, вышедший из Шотландии в середине февраля 1943 года, был последним из конвоев, которые союзники направили в северные порты Советской страны. 1 марта из Кольского залива вышел в обратный рейс союзный конвой RA-53.

В прикрытии обоих конвоев активно участвовали летчики истребительных полков Северного флота. Немцы после ряда неудачных попыток разгромить конвои стали усиленно наращивать численность своей ударной авиации на заполярных аэродромах.

Были приняты контрмеры и с нашей стороны. Для усиления борьбы с авиацией противника на земле Ставка Верховного главнокомандования оперативно подчинила штабу ВВС СФ смешанную авиадивизию 7-й воздушной армии. Эта дивизия с первых дней марта начала наносить удары по аэродромам немцев на мурманском направлении. Легкие ночные бомбардировщики Р-5, штурмовики Ил-2, истребители в

варианте бомбардировщиков совершили за короткий период сотни боевых вылетов и оказали существенную помощь североморцам в уничтожении самолетов противника на земле.

Зимний период по-своему напряженным оказался для всех авиационных полков 6-й истребительной авиабригады. Во 2-й гвардейский полк поступила партия новых истребителей «Аэрокобра». Их осваивали летчики 1-й эскадрильи, успешно совмещая учебу с боевой работой. В 78-м полку проходили «боевое крещение» истребители «Киттихаук». Пилоты 27-го истребительного полка всю вторую военную зиму трудились на продолжавших им верно служить «ишачках»: вылетали по ночам на бомбардировку передовых позиций врага, тыловых складов, аэродромов и различных небольших целей, труднодоступных для тяжелых бомбардировщиков.

Истребительные полки 5-й бомбардировочной авиабригады прикрывали с воздуха конвои, выполняли задачи противовоздушной обороны объектов флота, сопровождали ударные группы бомбардировщиков своей бригады.

Экипажи пикировщиков 29-го полка систематически вылетали на бомбовые удары по аэродромам, военно-морским базам и портам немцев. Поодиночке и группами, с истребительным прикрытием и без него ходили экипажи пикирующих бомбардировщиков в тыл врага.

Зимой активно участвовал в боях 24-й минно-торпедный авиационный полк. Выполняли экипажи полка и дальние разведывательные полеты в глубокий тыл немцев. Из такого полета 1 января 1943 года не вернулся экипаж командира эскадрильи капитана А. З. Стоянова, опытного летчика, ветерана североморской авиации.

В начале января метеоусловия ухудшились. Пришлось прекратить вылеты. Пользуясь случаем, гитлеровцы усилили интенсивность движения конвоев, перевозивших войска, боеприпасы, грузы для сухопутного фронта.

В те дни Совинформбюро сообщало в очередной сводке: *«С 1 по 15 января авиация Северного флота в Баренцевом море потопила девять транспортов и сторожевой корабль противника общим тоннажем в пятьдесят одну тысячу тонн».*

С марта начались вылеты торпедоносцев в сопровождении истребителей дальнего действия 95-го авиационного полка.

Пользуясь тем, что над конвоями первое время барражировала обычно только пара самолетов врага, североморские истребители действовали, разделившись на две группы: одна шла за строем торпедоносцев, готовая отразить нападение истребителей противника, другая — при подходе к конвою — устремлялась вперед и штурмовала корабли охранения. Вызвав зенитный огонь врага на себя, они подавляли его реактивными снарядами, пушечными и пулеметными очередями и облегчали торпедоносцам прорыв к цели.

С весны 1943 года возобновились напряженные воздушные бои на подступах к объектам северного участка. На вооружении JG 5 появились новые истребители Fw-109G и Fw-190. Под прикрытием последних истребители Fw-109 и Fw-110 пытались наносить бомбардировочные удары по Мурманску и базам Северного флота. Североморские летчики навязывали им бой еще на подступах к объектам и стремительными атаками заставляли сбрасывать бомбы до выхода на боевой курс.

Немецкие летчики пытались действовать другими способами. Так, весной стало широко применяться блокирование советских аэродромов, используя превосходство новейших Fw-109G-2.

19 апреля произошел весьма примечательный бой, который стоит отдельного описания, ведь в его ходе попал в плен, наверное, один из самых известных немецких асов Заполярья — Рудольф Мюллер.

События этого дня развивались следующим образом. Около 11.50 станция радиоперехвата Северного флота отметила взлет нескольких самолетов противника, что подтвердилось данными РЛС «Пегматит». Посты ВНОС уточнили, что в сторону

Мурманска и Ваенги на высотах 4–6 тысяч метров с набором высоты идут три группы истребителей.

В 11.50–12.00 для прикрытия города и мурманского порта с аэродрома Арктика были подняты девять «Харрикейнов» 769-го иап, а для прикрытия флотских аэродромов — шесть «Аэрокобр» 2-го гв. иап и четыре «Харрикейна» 78-го иап.

«Кобры» заняли «верхний ярус» — высоту 7000–7500 метров, ниже, на высоте 5500 метров, находились четыре «Харрикейна». В 10–12 километрах восточнее Мурманска наши летчики обнаружили на большой высоте порядка 8 тысяч метров восьмерку Me-109, прикрывавшую сверху ударную группу из 10 Bf-109 и FW-190.

Ударная группа прошла ниже «Аэрокобр» и нанесла бомбовый удар по аэродрому Ваенга-2, где был уничтожен один «Харрикейн». А на высоте 7500 метров «Кобры» завязали бой с группой прикрытия.

«Мессершмитты» попытались использовать свое преимущество в высоте и скорости для удара сверху. Но первая атака не удалась, и немцы были вынуждены вести бой на виражах со снижением, а в этих условиях «Аэрокобры» не уступали самолетам противника. Вскоре подошла и вступила в схватку еще одна пара «Кобр» из 2-го гв. иап, которая возвращалась с эскортирования транспортного самолета «Дуглас».

Теперь бой шел на равных — восьмерка «Кобр» против восьми «Мессершмиттов». С нашей стороны в нем принимали участие четыре аса — капитаны Сгибнев и Сорокин, младшие лейтенанты Бокий и Романов, а также молодые летчики — старшина Юдин, старшие сержанты Титов, Голодников и сержант Горишный. Их противниками были лучшие асы 5-й истребительной эскадры: командир 6-го отряда обер-лейтенант Эрлер, лейтенант Вайссенбергер, обер-фельдфебель Мюллер и другие опытные пилоты.

Первую атаку сверху на высоте 7500 метров пара Bf-109 произвела в хвост «Аэрокобрам» Романова и Голодникова, но в этот раз немцы промахнулись, а пара Бокий — Титов тем временем зашла в хвост «Мессершмиттам» и открыла огонь, заставив их прервать атаку. Ведущий мессер стал спиралью уходить вниз, за ним устремился младший лейтенант Бокий, которого прикрывал Титов. Бокий преследовал противника до высоты 1500 метров и в конце концов подбил его. Очевидно, это и был обер-фельдфебель Мюллер, который с остановившимся двигателем совершил вынужденную посадку в районе озера Мальявр. Ведомый «Мессершмитт» ушел вверх в сторону солнца.

Вторая пара «Мессершмиттов» также попыталась атаковать сзади пару Сорокин — Горишный, но капитан Сорокин заложил очень крутой левый вираж и сам зашел в хвост «Мессершмиттам». Ведомый сержант Горишный, прикрывая ведущего, во время этого виража сорвался в штопор, но сумел выровнять машину и продолжил бой на малой высоте совместно с парой младшего лейтенанта Бокия. А Захар Сорокин атаковал пару мессеров, которая разошлась «ножницами» вверх и вниз. Советский ас продолжал «висеть на хвосте» уходящего с крутым снижением «Мессершмитта» и с дистанции 200 метров открыл прицельный огонь. У «немца» вспыхнул двигатель, и истребитель с крестами рухнул на землю.

Тем временем девятка «Харрикейнов» из 769-го иап обнаружила, что в районе Ваенги «Мессершмитты» дерутся с флотскими истребителями. Командир группы капитан Копытин повел свою эскадрилью на помощь, и через несколько минут «Харрикейны» вступили в бой.

В этом сражении обе стороны понесли потери. Капитану Копытину и сержанту Зайцеву пришлось прыгать с парашютами из сбитых машин. На «Аэрокобре» погиб ведомый капитана Сгибнева сержант Юдин. Немцы записали на свой счет восемь сбитых самолетов: Вайссенбергер — P-39, Эрлер — два P-39 и P-40, Брюннер — два P-40, Фальдик — P-39 и Бейер — P-40.

С советской стороны было зафиксировано пять сбитых Bf-109 и один «Фокке-Вульф». Капитану Сгибневу засчитали два Bf-109, капитану Сорокину, младшему

лейтенанту Бокию и старшине Дыгало — по одному, старшему сержанту Титову — FW-190.

Николай Бокий доложил о вынужденной посадке вражеского самолета на командный пункт. Направленная в этот район оперативная группа вскоре обнаружила одномоторный истребитель и следы ушедшего на лыжах летчика. В 25 километрах от места посадки его задержали. Пленным оказался немецкий ас Мюллер.

Столь быстрый захват был значительно облегчен тем, что его самолет упал недалеко от базы, где проходили подготовку диверсионные группы из числа норвежских и финских патриотов, прекрасно знакомых со спецификой местных условий. Один из участников поимки Мюллера норвежец Рагнфальд Фигеншоу вспоминал: *«Однажды поблизости от нашего лагеря произошел воздушный бой. Было сбито два самолета, один из них совершил вынужденную посадку недалеко от нас. Комендант лагеря организовал поиск сбитых летчиков. Были посланы два отряда, в один из них вошли два норвежца и 5-6 русских финнов. Отойдя на небольшое расстояние, мы обнаружили немецкий самолет, севший „на брюхо“ на лед замерзшего озера. Судя по следу, пилот ушел на лыжах. Мы какое-то время шли по его следу, пока он неожиданно не оборвался. Никаких признаков пилота. Потоптавшись на месте, решили возвращаться обратно по следу и вскоре после этого обнаружили немецкого летчика, сидевшего под деревом с небольшим пистолетом в руке. Он был очень перепуган и готов был застрелиться. Пилот был очень молод и белокур. Мы его отвели в наш лагерь. Позднее от переводчика мы узнали, что это был знаменитый немецкий ас по фамилии Мюллер. Другой отряд нашел мертвого советского летчика. Он выбросился с парашютом, но при падении на землю попал на высохшее остроконечное дерево и накололся на него»*<sup>[49]</sup>.

Не вдаваясь в дискуссию, кто конкретно сбил известного аса, хотелось бы расставить все точки над «i» к вопросу о потерях сторон в тот день. По данным Ларинцева и Супруна<sup>[50]</sup>, немцы за 19 апреля не подтверждают ни одной безвозвратной потери FW-190A. С другой стороны, мне удалось найти обстоятельства потерь<sup>[51]</sup> восьми Bf-109 (у уважаемых авторов только три):

1) Ofw. Rudolf Muller POW, 6./J.G.5, Bf 109G-2 (14810) — сбит в 6 км юго-восточнее Мальярв;

2) Bf-109G-2 (13904), II./J.G.5 — 100 % потерян в р-не Лайксфьорд, пилот действительно выпрыгнул с парашютом;

3) Bf-109F-4 (13344), II./J.G.5 — 65 % повреждения при аварии на взлете, а/б Алакуртти, пилот не пострадал;

4) Bf-109F-4 (7606), III./J.G.5 — 20 % повреждения при аварии на взлете, а/б Петсамо, пилот не пострадал;

5) Bf-109F-4 (7439), III./J.G.5 — 70 % повреждения при аварии на взлете, а/б Петсамо, пилот не пострадал;

6) Bf-109F-4 (7092), III./J.G.5 — 20 % повреждения при аварии на взлете, а/б Петсамо, пилот не пострадал;

7) Bf-109F-4 (8659), III./J.G.5 — 55 % повреждения при аварии на взлете, а/б Петсамо, пилот не пострадал;

8) Bf-109F-4 (7632), III./J.G.5 — 15 % повреждения при аварии на взлете, а/б Петсамо, пилот не пострадал.

А вот ПВО и ВВС СФ претендуют в сумме на 16 побед:

— 769-й иап ПВО заявил о двух Bf-109 при потере двух «Харрикейнов» (также повреждены один «Харрикейн» и один P-40);

— группа Коваленко заявила сбитыми семь FW-190, данных о собственных потерях нет;

— в «главном бою» пилоты 2-го гв. иап претендуют на пять Bf-109 (вначале было четыре Bf-109 и один FW-190) при потере одного P-39 (также поврежден один P-39) в

бою и одного «Харрикейна» на земле;

— еще на две победы в этот день претендуют пилоты 20-го иап ВВС СФ. Два Як-1 (мл. лейтенант Шевченко и лейтенант Турганов) в районе озера Нял-Явр провели бой с парой Vf-109: Шевченко заявил победу над Vf-109, а Турганов — над FW-190 (!). В общем ситуация характерная для Севера — советская сторона зависила потери противника в разы.

29 апреля оставшаяся от отряда пятерка поднялась в воздух с целью взять реванш за прошлое поражение.

Североморцы перехватили «охотников» в районе своего аэродрома. Прижатые на малой высоте, гитлеровцы не смогли уклониться от схватки. В скоротечном бою старший лейтенант Н. И. Игнатъев, младший лейтенант Н. А. Бокий, старшина Н. Г. Голодников и старшина Д. В. Будник сбили по одному «Мессершмитту».

Пятый, подбитый, упал в районе аэродрома. Гвардейцы, как и в первом бою, потеряли один самолет. Его летчик опустился на парашюте над своим аэродромом.

Оценивая эту победу гвардейцев, начальник штаба ВВС Северного флота Герой Советского Союза гвардии генерал-майор авиации Е. Н. Преображенский отмечал: *«После воздушных боев 19 и 29 апреля немцы окончательно отказались от налетов на наши аэродромы и главную базу флота, от завоевания господства в воздухе. Они бросили все силы на защиту морских коммуникаций, где в это время смело и дерзко действовали наши торпедоносцы. На помощь торпедоносцам вышла наша истребительная авиация. Руки у нее, как говорят, были развязаны».*

В ходе весенних воздушных боев соотношение авиационных сил на Севере заметно изменилось. У немцев на мурманском направлении осталось в строю около ста самолетов, из них две трети истребителей.

Самолетный парк ВВС СФ насчитывал до 350 машин. В мае 1943 года и та и другая сторона стали наращивать свои авиационные силы. На истребителях «Яковлевых» после переформирования вернулся в Заполярье 20-й истребительный авиационный полк.

В майских воздушных боях особенно отличились летчики гвардейского полка — капитаны Д. Соколов, З. Сорокин, старший лейтенант П. Коломиец, лейтенант Н. Бокий, старшина В. Горишный и летчики 78-го полка — старшие лейтенанты Н. Игнатъев, А. Тульский, младший лейтенант Ф. Качанов, одержавшие по две-три победы.

3 мая 2-й гвардейсшюш полк понес тяжелую утрату — при выполнении боевого задания погиб командир полка Герой Советского Союза гвардии капитан П. Г. Сгибнев, талантливый летчик-истребитель, одержавший 19 побед в воздухе. При этом же отмечу, что до сегодняшнего дня обходились общими формулировками без указания конкретной причины гибели и только относительно недавно в своем интервью генерал-майор Н. Г. Голодников<sup>[52]</sup> рассказал буквально следующее об обстоятельствах гибели аса: *«В этот день в полк прибыла группа руководящего состава ВВС СФ и штаба Северного флота. Капитан Сгибнев П. Г. показывал учебный воздушный бой со своим ведомым сержантом Иваном Лаптевым. Бой был исключительно интересным, по его окончании он подал команду Лаптеву заходить на посадку, что и выполнил Лаптев, а Сгибнев, пройдя над полосой, на малой высоте решил сделать бочку, при выполнении которой допустил ошибку и на глазах у зрителей врезался в землю в конце аэродрома. Это то, что я и многие летчики и техники видели»*<sup>[53]</sup>.

В мае в связи с пополнением полка молодыми летчиками гвардейцы перебазируются на тыловой аэродром и приступили к плановым учебным полетам, не принимая участия в боях.

В первую неделю мая 1943 года немцы активизировали действия в зонах патрулирования подводных лодок Северного флота. Их малые корабли регулярно прочесывали бомбометанием эти районы. Летчики 5-й авиабригады получили

задание дезорганизовать работу кораблей противника в зоне от Вардё до мыса Хьельнес.

В течение всего мая пикирующие бомбардировщики Пе-2 29-го полка совершили свыше 50 самолето-вылетов и потопили несколько кораблей противолодочной обороны немцев.

Удар за ударом наносили по конвоям врага торпедоносцы. Несмотря на то что немцы усилили воздушное прикрытие караванов и увеличили число боевых кораблей охранения, торпедоносцы прорывались к транспортам и топили их. Совершенствуя взаимодействие с истребителями, экипажи торпедоносцев вырабатывали новые приемы борьбы. Так, они стали применять дымовые завесы перед выходом торпедоносцев в атаку: пара дальних истребителей Пе-3 проходила вдоль каравана со стороны моря и ставила плотную дымовую завесу между торпедоносцами и кораблями охранения.

Затем из-за дымовой завесы выскакивала группа дальних истребителей и на большой скорости устремлялась к кораблям охранения. Те встречали их всей мощью огня, принимая за ударные самолеты. «Петляковы» же выходили в атаку с целью отвлечь огонь на себя. Они били по кораблям охранения из пушек и пулеметов, обстреливали реактивными снарядами, подавляя отдельные огневые точки, а иногда и топили мелкие корабли.

Следом за ними выходили на удар торпедоносцы и, встречая менее организованный зенитный огонь, прицельно сбрасывали торпеды. Прикрытие с воздуха в это время осуществляли истребители, специально выделенные для непосредственного сопровождения торпедоносцев на боевом курсе.

Май для авиаторов флота завершился знаменательным событием: 31 мая 1943 года приказом наркома Военно-морского флота СССР 24-й полк был преобразован в 9-й гвардейский минно-торпедный авиационный полк.

В обстановке широкого развертывания наступательных действий особое значение приобрела проблема обеспечения данными воздушной разведки. В марте 1943 года был реорганизован и перевооружен 118-й морской разведывательный авиационный полк. В его состав вошла отдельная эскадрилья, вооруженная самолетами Пе-3, ДБ-3ф и «Бостон» — для выполнения дальней разведки; эскадрилья самолетов-истребителей типа Як-1, ЛаГГ-3, «Харрикейн», «Аэрокобра», «Спитфайр» — для ближней разведки; две эскадрильи гидросамолетов — для разведки прибрежных вод и для противолодочной обороны.

С этого времени система авиационной разведки морских коммуникаций врага изменилась коренным образом. С учетом радиуса действия самолетов устанавливались три сектора: первый — до Берлевог контролировали одноместные истребители; второй — до мыса Нордкин и третий — до Тромсё «обслуживали» самолеты Пе-3, ДБ-3ф и «Бостон».

Разведку проводили не менее двух раз в сутки, а при обнаружении конвоев количество вылетов увеличивалось.

Для прикрытия воздушных разведчиков в ближнем секторе выходило несколько истребителей. В результате предпринятых мер резко повысилась эффективность каждого вылета, уменьшились потери.

За первую половину апреля 1943 года воздушные разведчики обнаружили девятнадцать конвоев противника, в мае — тридцать шесть. Более половины из них были зафиксированы на подходе к Варангер-фьорду.

С весны 1943 года была организована систематическая воздушная разведка военно-морских баз и портов немцев на Севере как на тактическую, так и на оперативную глубину. Постоянное наблюдение велось за линейными кораблями и крейсерами, что позволяло своевременно обнаруживать их перемещение. С наибольшими трудностями были связаны дальние вылеты на морские коммуникации врага. Первую глубокую разведку побережья противника в районе Нарвика выполнил экипаж командира полка подполковника Н. Г. Павлова. В этот вылет ходил



флагманский штурман авиации Северного флота полковник М. Н. Морасанов. После пятичасового полета разведчики доставили важные сведения о наличии вражеских кораблей в районе базы, о портовых сооружениях, военных объектах и огневых средствах обороны.

В полку постепенно складывалась своеобразная специализация воздушных разведчиков, за каждым из них закреплялись постоянные секторы наблюдения на суше и на море. Это позволяло экипажам лучше изучить подходы к цели, расположение объекта, определить заметные ориентиры.

Опытный разведчик капитан Л. И. Елькин<sup>[54]</sup>, например, вел наблюдения за военно-морскими базами Альта, Тромсё и Хаммерфест. Однажды, пробыв в воздухе более четырех часов на одноместном истребителе с подвесными баками, он сфотографировал в Альтен-фьорде тяжелую немецкую эскадру, в Тромсё на морском аэродроме — 17 гидросамолетов, а на рейде Хаммерфеста — более 20 транспортов. Во время полета самолет подвергся жестокому обстрелу над базами, дважды его атаковали истребители.

Летом 1943 года значительно возросли возможности ударной авиации Северного флота. Активным наступательным оружием стали штурмовики Ил-2. Этими машинами был вооружен 46-й штурмовой авиационный полк, прибывший на Северный флот в феврале 1943 года. Перебазировавшись на один из северных аэродромов, полк приступил к отработке задач. Большую помощь в освоении специфики штурмовых ударов по кораблям оказал вновь прибывшим летчикам инспектор ВВС ВМФ, признанный на Балтике мастер штурмовых ударов Герой Советского Союза капитан А. Е. Мазуренко. В мае 46-й штурмовой полк вошел в состав 6-й истребительной авиабригады.

С июня летчики полка пошли в бой. В первый день месяца четверку Илов повел на задание капитан А. Е. Мазуренко. Ведомыми шли майор М. П. Михайлов, капитан Л. Г. Колтунов и лейтенант П. У. Дорохов. Штурмовкой североморцы уничтожили одно дальнобойное орудие, взорвали склад горючего, вызвали в порту Итре-Хибберг два крупных пожара.

На второй день капитан Мазуренко повел группу, состоящую из командиров звеньев — старшего лейтенанта М. А. Сыроева, лейтенантов С. А. Гуляева, А. Н. Синицына и младшего лейтенанта С. А. Борисова, — для удара по малым кораблям противника, сосредоточенным в Вардё. Штурмовиков прикрывали летчики-истребители соседнего полка.

Встреченные сильным зенитным огнем, штурмовики нанесли удар с пикирования и пустили на дно четыре корабля противника, а также разбили зенитную батарею.

Одна эскадрилья штурмовиков была перебазирована на оперативный аэродром, оборудованный непосредственно у линии фронта. Отсюда они ежедневно наносили удары по ближним морским и сухопутным коммуникациям немцев. Все первые вылеты штурмовиков возглавлял лично капитан Мазуренко.

Рассказывая о событиях того периода, хотелось бы немного остановиться на отличиях в описании боевых действий в официальных изданиях. Например, читаем в уже не раз цитировавшейся книге В. Бойко «Крылья Северного флота»: *«В конце июня замечательную победу одержали капитаны Л. Г. Колтунов и Д. Д. Комиссаров, лейтенанты П. У. Дорохов и С. А. Гуляев. Они наносили удар по вражескому конвою. Над самыми судами наших штурмовиков атаковала пара „Мессершмиттов“. Капитан Колтунов смело повел четверку в лобовую атаку, прицельной очередью подбил один немецкий самолет, а стрелок-радист А. Корсунский добил врага. Второй немецкий самолет отвернул. Но когда Илы перешли в отвесное пики на корабли, группа мессеров устремилась за ними. Все же североморцы нанесли прицельный удар, потопили два сторожевика, подожгли транспорт, уничтожили один Vф-110 и подбили второй».*

Реально же происходило все следующим образом. Вечером 4 июля немцы перехватили группу советских бомбардировщиков, которые хотели атаковать конвой в районе Петсамо. В тот вечер шесть Bf-109G, возглавляемые Тео Вайссенбергером, вылетели на прикрытие своего морского конвоя. Уже в воздухе береговые посты ВНОС сообщили ведущему о появившемся советском разведчике Пе-2. И действительно, на подходе к ордеру Вайссенбергер обнаружил двухмоторный самолет. На самом деле это был Пе-3, и его штурман в этот момент передавал по радио в третий раз координаты немецкого конвоя, его состав и погоду в районе цели. Надо сказать, что советские летчики отметили в своем сообщении наличие прикрытия в составе пяти истребителей, но мессер ведущего, отделившийся от общего строя, они не заметили. Сблизившись с «пешкой», он смог успешно атаковать советский самолет. Оставляя шлейф дыма, «Петляков» начал снижаться, уходя прочь от конвоя. Это была 98-я победа Вайссенбергера, зарегистрированная в 22.07. По советским данным, она полностью подтверждается — Пе-3 был из состава 118-го рап ВВС Северного флота. Штурман — младший лейтенант Шувалов — был убит еще в воздухе, но тяжелораненому пилоту лейтенанту Тихонову все же удалось дотянуть на подбитом самолете до полуострова Рыбачий и совершить вынужденную посадку на воду в районе Май-Наволок. Летчик был подобран шлюпкой, высланной с поста ВНОС.

Именно в эти минуты с аэродрома Ваенга-2 для удара по конвою взлетали пять торпедоносцев (три ДБ-3ф и два «Хемпдена») и пара штурмовиков Ил-2 (для подавления зенитного огня кораблей эскорта) из состава 6-й мтад Северного флота под командованием командира 9-го гв. мтап гвардии майора Костькина. Их прикрытие возлагалось на семь «Аэрокобр» 255-го иап. Несмотря на благоприятный прогноз погоды над целью, в районе аэродромов метеоусловия не баловали: с самого утра низкая облачность закрывала вершины сопек, и поэтому на задание вылетели самые подготовленные экипажи.

В районе полуострова Рыбачий, у самого побережья Ледовитого океана, соединение наткнулось на сплошную облачность ниже 100 метров и дождь. Ведущий «Аэрокобр», несмотря на запрет майора Костькина, развернул истребители на обратный курс и вернулся на свой аэродром. Торпедоносцы и штурмовики, оставшись без прикрытия, продолжили полет к цели. Вскоре в районе мыса Скальнес облака остались позади, впереди был немецкий конвой, над которым, по докладам уцелевших, кружили «7 ФВ-190, 4 Ме-109, 3 Ме-110 и 1 Хе-115».

Зенитные расчеты боевых кораблей и транспортов открыли по приближающимся советским самолетам сильный зенитный огонь, а истребители противника устремились в атаку. Согласно официальной немецкой версии, зафиксированной в книге В. Гирбига «5-я истребительная эскадра „Полярное море“»<sup>[55]</sup>, «наземные посты передали предупреждение о появлении соединения противника над северной оконечностью полуострова Рыбачий. Через 10 минут оно уже было на месте, строй из 25–30 бомбардировщиков и торпедоносцев направлялся к цели. Впереди шла группа старых английских бомбардировщиков „Хемпден“... за ними — строй Ил-2, еще строй Пе-2 и несколько „Бостонов“».

Простой подсчет показывает, что если уцелевшие советские экипажи зависили число вражеских самолетов в 2,5 раза (с 6 до 15), то немецкие летчики не поскупились более чем в 4 раза (с 7 до 30). Единственно, в чем последние не ошиблись: рядом не было ни одного краснозвездного истребителя...

Фактически все могло закончиться трагически для наших пилотов еще на подходе к конвою, но пара штурмовиков Ил-2, выйдя вперед, произвела залп реактивными снарядами по приближавшимся на встречном курсе «Мессершмиттам». Опасаясь попаданий, стервятники шарахнулись в стороны, открывая путь торпедоносцам. Развернувшись, мессеры навалились на «горбатых», и спустя несколько секунд в воду рухнул экипаж командира 1-й эскадрильи 46-го шап

капитана Л. Г. Колтунова со штурманом эскадрильи лейтенантом А. В. Корсунским. Затем настала очередь торпедоносцев, упорно шедших сквозь огневую завесу. К сожалению, все пять сброшенных ими смертоносных сигар прошли мимо целей. Экипаж второго штурмовика сбросил бомбы, но с каким результатом, выяснить не удалось. Правда, архивы сохранили воспоминания воздушного стрелка В. И. Саяпина:

*«Дорохов, отбив атаку „сто девятого“, пошел на цель и с высоты 150 метров сбросил бомбы. Мы видели прямое попадание в транспорт, который сразу же загорелся. Осколками своих бомб повредило плоскость, а взрывной волной сильно подбросило наш самолет.*

*После выхода из атаки нас в лоб атаковали шесть Me-109. Один был сразу сбит Дороховым, а остальные продолжали нас преследовать. Один за другим с задней полусферы атаковали истребители наш штурмовик, я потерял счет этим атакам. Один „Мессершмитт“ мне все же удалось сбить. Вот уже рукой подать до полуострова Рыбачий, а „сто девятыя“ назойливо атакуют. Вдруг в кабине что-то зашипело. Дорохов рядом с собой обнаружил неразорвавшийся снаряд. Едва он успел его затолкать под сиденье, как раздался глухой взрыв — взорвался топливный бак. Мы стали стремительно падать. Из последних сил Дорохов посадил самолет на воду. В те считанные секунды, которые бронированный штурмовик может продержаться на воде, я сам выбрался, отстегнул лямки и вытащил из наполнявшейся водой кабины потерявшего сознание своего командира.*

*Спасательный жилет Дорохова был пробит и не сработал. Лодка также не наполнилась воздухом, запутавшись в стропах парашюта. Мне все же удалось надуть ее и втащить на нее командира. Сам я остался в воде и старался грести к берегу. Но сил надолго не хватило, холодная вода сводила руки, а ноги в сапогах тянуло вниз. Сбросив их, на какое-то время стало легче. Дорохов, заметив мое тяжелое состояние, со словами: „Витя, иди на дно, так вместе“ — сделал попытку оставить свое „привилегированное“ место в лодке. После короткой борьбы я не дал ему этого сделать. Когда казалось, что все уже кончено и мы погибнем, запели свою любимую песню „Раскинулось море широко...“. И в этот момент я услышал всплески весел. К нам плыли на помощь батарейцы с полуострова, видевшие наше падение».*

Разворачивавшиеся на обратный курс советские самолеты подверглись многочисленным атакам истребителей противника. «Хемпден» гвардии майора Ф. Г. Шепилова и ДБ-3ф гвардии капитана В. П. Балашова, подбитые истребителями противника еще при сближении с конвоем, совершили вынужденную посадку на воду и затонули. Экипажам торпедоносцев с помощью надувных резиновых лодок удалось самостоятельно добраться до берега.

Гвардии младший лейтенант А. А. Мартынов после сброса торпеды пытался увести свой «Хемпден» в облака, но, не дойдя до них, потерял скорость и был вынужден начать снижение. После чего самолет подвергся ожесточенным атакам «Мессершмиттов». В конце концов горящий самолет упал в воду на расстоянии полукилометра от берега в районе Вайталахти. Экипаж подобрала шлюпка, высланная с берега полуострова Рыбачий.

Лишь двум ДБ-3ф с многочисленными повреждениями удалось вернуться на свой аэродром. Торпедоносец гвардии лейтенанта Дубинца получил более 100 пулевых и осколочных пробоин, а сам летчик был ранен в ногу. После этого боевого вылета в составе 9-го гв. мтап в строю не осталось ни одного боеспособного самолета: единственный оставшийся в полку «Хемпден» и четыре ДБ-3ф требовали продолжительного ремонта.

Вернувшись на свой аэродром, Тео Вайссенбергер заявил о семи сбитых вражеских самолетах (три «Хемпдена», три Ил-2 и один Пе-2). Это считалось самым высшим достижением по числу сбитых вражеских самолетов в течение одного дня среди «полярных охотников». Всего же пилоты претендовали на уничтожение 16 самолетов (семи «Хемпденов», пяти Ил-2, трех Пе-2 и одного «Бостона»)!

Наши пилоты и береговые посты ВНОС, наблюдавшие за этой бойней, тоже не поскупились, сообщив, что в воздушном бою было сбито «5 Me-109, 1 ФВ-190 и 1 гидросамолет Хе-115», а в результате торпедного удара «потоплен один транспорт водоизмещением 8 тысяч тонн и два повреждены». Согласно немецким данным — ни в воздухе, ни на воде в этот день потерь не было.

В канун Дня Военно-морского флота был совершен дерзкий налет на Вардё. Группа торпедоносцев и пикировщиков, прикрываемых истребителями 95-го полка, под ураганным огнем батарей противника прошла в узкую горловину залива. Удар был точным. По советским данным, североморцы повредили эсминец, несколько транспортов, разрушили часть портовых сооружений, сбили десять вражеских самолетов.

Возрос в эти дни и боевой опыт штурмовиков. 2-я эскадрилья 46-го штурмового полка, которой командовал старший лейтенант Д. В. Осыка, за несколько вылетов потопила танкер, повредила транспорт и сбила два истребителя противника.

Активно действовали летчики-штурмовики под командованием старшего лейтенанта А. Н. Синицына с прифронтового аэродрома. В июле они потопили танкер и транспорт, подожгли четыре транспорта и танкер, вызвали более семидесяти очагов пожаров, сбили пять немецких самолетов.

Воздушным прикрытием вылеты торпедоносцев, штурмовиков и пикировщиков обеспечивали летчики 20, 27, 78, 255-го истребительных полков и 95-го полка дальних истребителей.

В июле начались интенсивные морские перевозки в Северный оборонительный район. Последней попыткой гитлеровцев реально повлиять на развитие обстановки на фронте было стремление сорвать эти перевозки. Немецкое командование сосредоточило свою авиацию для нанесения ударов на последнем участке перехода наших судов — в Мотовском заливе. Для этого немцы использовали истребители в варианте штурмовиков и бомбардировщиков. За июнь им удалось потопить в Мотовском заливе десять малых судов.

Чтобы противодействовать врагу, на флоте вынуждены были ввести постоянное барражирование истребителей над судами в несколько ярусов. Североморцы совершали в день до ста и более самолетов-вылетов. В ожесточенных боях над заливом участвовали десятки самолетов, а в отдельные моменты — более сотни.

Вот, например, характерные воспоминания о том периоде североморского аса В. Бурматова<sup>[56]</sup>:

*«Характерным воздушным боем наших истребителей был бой при сопровождении торпедоносцев, проведенный в августе 1943 года в районе Сульте-Фюрд на Северном театре, при ударе по конвою кораблей противника.*

*В вылете участвовало 6 торпедоносцев типа „Бостон А-20-Ж“ под прикрытием 8 истребителей „Аэрокобра“.*

*Противник для отражения налета поднял со своих близлежащих аэродромов до 12 одноместных истребителей Me-109 и ФВ-190. Одновременно над конвоем постоянно несли патруль в воздухе 4 Me-110 и 2 Me-109.*

*Необходимо отметить в этом полете и воздушном бою перемену тактики нашими истребителями прикрытия. В предыдущих вылетах группа истребителей непосредственного прикрытия и ударная группа находились на близком расстоянии друг от друга (во избежание обнаружения и распознавания групп радиолокационными средствами) и зачастую шли так до самой цели. Только за 3–4 километра до цели ударная группа набирала высоту 300–400 метров над группой непосредственного прикрытия.*

*Такой боевой порядок (незначительно эшелонированный по высоте) давал возможность противнику атаковать на максимальных скоростях наших торпедоносцев с задней полусферы с превышением на 800–1000 метров,*

проскакивая заслон истребителей прикрытия с последующим уходом боевым разворотом вверх для повторной атаки.

Таким образом, вследствие нахождения истребителей прикрытия на малой высоте и близком расстоянии от торпедоносцев отразить атаки противника не было возможности.

На этот раз группа шла в следующем боевом порядке: 1) торпедоносцы, 2) непосредственное прикрытия (на флангах и выше), 3) ударная группа (выше всех и несколько сзади).

Ведущим группы непосредственного прикрытия был капитан Калашников, ударную группу возглавлял я.

При подходе к цели за 10–12 километров я со своей группой выбрал исходное положение для отражения атак истребителей противника. А именно, я набрал высоту (порядка 1000 метров), чтобы иметь возможность за счет пикирования развить максимальную скорость.

Приближаясь к району конвоя, мы заметили 4 Me-109, которые по своему обычному методу стали подходить к нашей группе с задней полусферы слева, с набором высоты. Зайдя сзади, Me-109 перешли в атаку на торпедоносцев, стремясь проскочить истребителей прикрытия.

Моя группа, имея все преимущества, не пошла сразу на отражение атаки Me-109. Оценив обстановку и выждав момент, когда истребители противника поравнялись с моей группой, я, набрав скорость, перешел в атаку с пикирования. Атака четверки под ракурсом 0/4 дала хорошие результаты, и этот прием оправдал свое применение и в последующих вылетах.

В результате нашей атаки были сбиты 2 Me-109, а оставшиеся два вышли из боя бреющим полетом в сторону своего берега.

Я со своей группой, набрав высоту, в строю „фронт“ отразил еще одну атаку четверки Me-110, шедших в лоб группе торпедоносцев. После нашей атаки Me-110 ушли по одному в сторону берега.

Таким образом, был расчищен путь для атаки по кораблям противника. Торпедоносцы немедленно произвели атаку, в результате которой был потоплен один танкер и один танкер поврежден.

Группа непосредственного прикрытия во время атаки 4 Me-109 по торпедоносцам строила прикрытия по принципу отсечения прорвавшегося противника»<sup>[57]</sup>.

Серьезные бои разыгрались и осенью 1943 года. Полной картины на сегодня составить достаточно затруднительно, приведу только некоторые характерные моменты, восстановленные по архивным документам и воспоминаниям. Что называется, без комментариев.

24 сентября в 9.35 на командный пункт 20-го гвардейского истребительного авиационного полка поступило сообщение о том, что на высоте 3 тысячи метров линию фронта перелетели восемь бомбардировщиков Ю-88 и 15 истребителей Me-109, которые следуют в глубь нашей территории в направлении Мурманской. Через четыре минуты в воздух были подняты все летчики полка, подготовленные к ведению боя. Для быстроты взлетали прямо с мест стоянок самолетов. Благодаря высокому летному мастерству и накопленному опыту все 14 истребителей через три с половиной минуты были уже в воздухе, а через пять минут все три группы построились в боевой порядок. Первую группу из пяти истребителей возглавил старший лейтенант С. А. Завьялов, вторую из четырех самолетов — капитан Ф. П. Кулешов и третью из пяти самолетов — капитан И. М. Жариков. В третьем звене находился и командир объединенной группы майор Г. В. Громов. Командир полка подполковник М. В. Семянистый руководил боем с командного пункта по радио. Своевременно предупрежденные с КП полка, советские летчики сделали разворот соответственно влево и вправо и на встречных курсах сами пошли на врага

в атаку. А майор Громов и звено Жарикова, находившиеся в стороне и выше, по команде с земли атаковали противника в хвост со стороны солнца. Два «Мессершмитта» сразу были сбиты. Затем бой перешел на виражи на высоте 2000–2500 метров.

Советские самолеты удачно эшелонировались по высоте и не позволяли «Мессершмиттам» вести бой на вертикалях. Отражая атаку Me-109 на самолет лейтенанта М. Е. Бычкова, майор Громов поджег вражеский истребитель.

В это время на помощь врагу подошли еще семь «Мессершмиттов-109» — четыре на малой высоте и три на высоте тысяча метров. Об их подходе летчики-гвардейцы были проинформированы по радио. Громов получил указание с КП выделить четыре истребителя против подошедшего подкрепления врага. Бой стал еще более напряженным. В паре с ведомым И. Я. Жученко майор Громов уже заходил на вираже в хвост двум немецким самолетам, как вдруг увидел, что лейтенант Бычков с дистанции 50 метров прицельным огнем сбивает Me-109, а в хвосте его самолета уже висят два «Мессершмитта», готовые расстрелять советский истребитель. Лобовой атакой Громов и Жученко выбили гитлеровцев из-под хвоста самолета Бычкова. Но позднее другие вражеские истребители на вираже все же атаковали и сбили самолет М. Е. Бычкова. В ходе боя были повреждены еще три советских самолета. Пилотировавшие их летчики вынуждены были выйти из боя. Четыре Me-109 пытались добить их плохо управляемые машины, но Громов и Жученко прикрыли посадку своих товарищей. Отражая атаки противника, Жученко пулеметной очередью сбил «Мессершмитт-109». Воздушный бой продолжался на предельно малых высотах недалеко от нашего аэродрома. Самоотверженно сражались Громов и Жученко, которые, отбив вражеские атаки, оказали помощь и звену капитана Ф. П. Кулешова, находившемуся в трудном положении. Уже в конце боя самолет Жученко все же был подбит, и летчик на горящей машине произвел вынужденную посадку с убранными шасси на соседнем аэродроме. Сразу после сбора летного состава подполковник М. В. Семянистый подвел итоги этого трудного, неравного воздушного боя, длившегося 47 минут. В нем участвовало с обеих сторон около 40 самолетов.

Летчики 20-го гвардейского истребительного авиационного полка могли рассчитывать только на свои силы, так как поднятые восемь истребителей 19-го гвардейского истребительного авиаполка сами оказались связанными боем в районе своего же аэродрома. Несмотря на неравенство сил, группа майора Г. В. Громова заявила о восьми сбитых Vf-109. Но победа досталась дорогой ценой — были потеряны восемь самолетов (шесть сбиты и два повреждены)<sup>[58]</sup>.

Или еще вот свидетельство Леонида Александровича Копнева из 17-го гв. шап<sup>[59]</sup>: «27 сентября 1943 года две четверки Ил-2 под прикрытием истребителей 19-го и 20-го гв. иап нанесли мощный штурмовой удар по аэродрому Луостари. Несмотря на очень сильный зенитный огонь и сложные метеоусловия, мы прорвались к цели. Истребители прикрытия не дали вражеским самолетам возможности помешать нашей штурмовке, при которой мы уничтожили четыре, повредили пять самолетов и одну зенитную батарею противника. После штурмовки первая четверка Ил-2, которой командовал я, была атакована вражескими истребителями. Завязался жаркий воздушный бой. Я стал энергично маневрировать рулями, а мой воздушный стрелок гв. сержант Черныш строчить из пулемета. Фашисты нагло продолжали наседать на нас. И в этот момент Черныш сумел вклепить в одного из них пулеметную очередь. Мессер свалился на крыло и упал в нескольких километрах от Луостари. Наша четверка без потерь вернулась на свой аэродром. Все экипажи проявили себя стойкими, смелыми бойцами. Славно поработали над целью экипажи командиров Пинюгина, Насонова, Кузьмина, Антонова. К сожалению, с боевого задания не вернулись на свою базу три экипажа из второй четверки. Погибли: гв. мл. лейтенант

Кармацкий, гв. ефрейтор Нестеров, гв. старшина Малинин, гв. мл. лейтенант Кузьмин».

И еще немного оперативной хроники<sup>[60]</sup>:

«25 ноября 1943 года в 9 часов 52 минуты восемь Ил-2 17-го гвардейского штурмового авиаполка под командованием капитана Г. И. Васильева двумя звеньями в сопровождении 10 истребителей 20-го гвардейского полка вылетели на задание. При подходе к аэродрому Луостари штурмовики заметили над ним шесть „Мессершмиттов-109“, барражировавших парами на высотах от 400 метров и ниже. Из-под самой кромки облаков они под зенитным огнем противника бомбами, реактивными снарядами и пушечным огнем с планирования ударили по самолетным стоянкам и аэродромным сооружениям.

Сразу было уничтожено пять фашистских истребителей и один двухмоторный самолет, а еще несколько машин повреждено. Один Me-109 попытался произвести взлет, но был сбит штурмовиком. При выходе из атаки капитан И. М. Жариков южнее аэродрома увидел пару „Мессершмиттов-109“, разворачивавшихся в сторону Илов, и вступил с ними в бой. Гитлеровцы пытались зайти в хвост советского истребителя, но Жариков, развернувшись, сам оказался сзади фашистов. Ведущий Me-109 резко перешел с левого виража в правый с набором высоты, а его ведомый, оказавшись внутри виража, не справился с техникой пилотирования, и его самолет свалился на землю. Остальные четыре „Мессершмитта“ атаквали Илы на выходе их из пикирования. Дружным огнем воздушных стрелков их нападение было отбито. Лишь самолет старшего лейтенанта Я. И. Андриевского был подбит. Его отставшую машину прикрыли три истребителя во главе с Героем Советского Союза капитаном А. С. Хлобыстовым. Отбивая атаки фашистов, младший лейтенант И. И. Разумов сбил „Мессершмитт-109“. В 10.29 на отсечение вражеских истребителей от наших возвращавшихся со штурмовки самолетов вылетели четыре истребителя во главе с подполковником М. В. Семянистым. В упорном бою командир 20-го гвардейского истребительного авиаполка сбил один Me-109. Все советские самолеты вернулись без потерь. Боевая задача по уничтожению вражеских самолетов на аэродроме Луостари была успешно выполнена. Всего же с 22 июня 1941 года по декабрь 1943 года авиация Карельского фронта уничтожила 802 и повредила 102 самолета противника».

Стоит сказать, что к третьему году войны высокие летно-тактические качества самолетов, поступивших на вооружение военно-воздушных сил СФ, позволили североморским летчикам применять новые тактические приемы воздушного боя. Так, с середины 1943 года широкое распространение получил воздушный бой на вертикали, которому летчики в первом периоде войны предпочитали бой на виражах.

## Петсамо-Киркенесская операция

К осени 1944 года петсамо-киркенесское направление прикрывал 19-й горнострелковый корпус. Немцы, используя труднопроходимую местность — скальные сопки, фиорды, озера, — смогли создать глубоко эшелонированную оборону с долговременными сооружениями.

Основную тяжесть боевых действий на этом направлении по замыслу Ставки Верховного главнокомандования должен был вынести Карельский фронт под командованием генерала армии К. А. Мерецкова и Северный флот, которым командовал адмирал А. Г. Головкин. На основе указаний Ставки был разработан план Петсамо-Киркенесской операции, по которому 14-я армия должна была прорвать оборону противника южнее озера Чапр, овладеть районом Луостари и Петсамо (Печенег), во взаимодействии с частями Северного флота окружить и уничтожить вражескую группировку юго-западнее реки Титовки и в дальнейшем, развивая наступление, освободить районы г. Никель и Сальмиярви, выйти на государственную границу с Норвегией и полностью очистить от врага Петсамо-Киркенесскую область.

С воздуха наступающие войска должна была поддерживать 7-я воздушная армия. Однако ее соединения были рассредоточены на всем протяжении Карельского фронта, так как в июне-августе обеспечивали наступление 7-й и 32-й армий, а в сентябре — 19-й и 26-й армий. Первейшей задачей стало сосредоточение дивизии на мурманском направлении. Для усиления бомбардировочного компонента из резерва Ставки сюда же была перебазирована 113-я бомбардировочная авиадивизия. Вместе с 122-й истребительной авиадивизией ПВО она передавалась в оперативное подчинение командующему 7-й воздушной армией генерал-лейтенанту И. М. Соколову.

Для размещения этих соединений требовалось построить много новых аэродромов. Однако в условиях Заполярья возможности расширения аэродромной сети были крайне ограничены. Тем не менее в короткие сроки эта задача была решена. Посадочные полосы строили между гор и в безлюдной тундре. В ряде мест пришлось делать насыпные аэродромы, для чего срезали холмы, а лишним грунтом засыпали овраги. Через глубокие и широкие овраги перекидывали деревянные эстакады. На топких болотах создавали решетчатые деревянные полосные аэродромы.

Таким образом, для проведения Петсамо-Киркенесской операции в 7-й воздушной армии было собрано 747 самолетов. Кроме того, 275 самолетов выделяли ВВС Северного флота, которыми командовал Герой Советского Союза генерал-майор авиации Е. Н. Преображенский.

Стоит ли говорить о том, что советская авиация превосходила в несколько раз самолетный парк противника на Севере.

Первыми в операции приняли участие разведчики, экипажи которых должны были вскрыть всю линию обороны врага. Среди разведчиков в литературе отмечаются следующие экипажи: Герой Советского Союза А. В. Колесников, А. Р. Сливка, А. С. Западский, А. В. Козлов, а также ставшие вскоре Героями Советского Союза А. В. Анохин, В. И. Дончук.

По плану авиационного обеспечения операции военно-воздушные силы должны были:

- содействовать наземным войскам в прорыве обороны противника и в наступлении;
- прикрывать ударную группировку 14-й армии;
- не допускать подхода резервов противника и отхода его войск и техники, разрушать переправы;
- ночными действиями изнурять и подавлять артиллерию на огневых позициях;



- уничтожать неприятельские самолеты на аэродромах и в воздухе;
- топить транспорты в фиордах и портах Петсамо и Киркенес;
- вести непрерывную разведку поля боя, войсковых и армейских тылов.

Исходя из этих задач, штаб 7-й воздушной армии разработал два варианта боевого использования авиации в операции: один для благоприятных метеорологических условий, допускающих действия всех родов авиации, другой — на случай плохой погоды (столь нередкой в Заполярье), исключающей полеты бомбардировщиков.

По первому варианту за день до начала наступления планировалось провести предварительную авиационную подготовку, в день наступления за час до окончания артиллерийской подготовки — непосредственную авиационную подготовку, и затем должна была следовать авиационная поддержка атаки и боя в глубине. Но плохая погода не позволила провести ни предварительной, ни непосредственной авиационной подготовки.

Поддержка атаки пехоты и танков планировалась штурмовыми действиями авиации. Для более тесного взаимодействия авиации с наземными войсками штурмовые авиадивизии закреплялись за стрелковыми корпусами. 261-я штурмовая авиадивизия должна была поддерживать действия 131-го стрелкового корпуса, 260-я штурмовая авиадивизия — 99-го стрелкового корпуса. После прорыва главной полосы обороны противника основные силы 7-й воздушной армии намечалось использовать для обеспечения действий легких стрелковых корпусов и 7-й гвардейской танковой бригады.

Для более плотного взаимодействия в каждую дивизию 131-го и 99-го стрелковых корпусов были направлены авиационные офицеры с радиостанциями. В их задачу входило наведение самолетов на цель.

Утром 7 октября начался штурм вражеской обороны. После артиллерийской подготовки соединения 131-го и 99-го стрелковых корпусов пошли в наступление.

Из-за снегопада с дождем массированный авиационный удар, как это намечалось по плану, нанести не удалось. В воздух поднимались лишь наиболее подготовленные экипажи штурмовиков и истребителей, действовавшие с малых высот мелкими группами.

Так, шестерке самолетов Ил-2 во главе с капитаном П. А. Рубановым, вылетевшей на штурмовку переднего края противника, пришлось идти плотным строем, то опускаясь под кромку облаков, то пробивая их вверх. Но Рубанов вывел группу точно на цель и с ходу атаковал ее. В результате неожиданного удара было взорвано два склада боеприпасов, разрушено несколько землянок и уничтожено много гитлеровцев. По минометной батарее врага нанесла точный удар группа Илов под командованием капитана М. Бакарася.

За первый день наступления летчики совершили 229 самолето-вылетов, в то время как со стороны противника отмечено только 30 самолето-пролетов.

Войска 131-го стрелкового корпуса прорвали главную полосу обороны неприятеля, форсировали реку Титовку и захватили плацдарм на ее западном берегу. Создались благоприятные возможности для развития наступления в глубине вражеской обороны.

На второй день наступления погода улучшилась и авиация заработала в полную силу, совершив в течение дня свыше 500 самолето-вылетов. Особенно эффективно действовали штурмовики, оказывавшие непосредственную поддержку наступающим войскам на поле боя. По заявкам командиров стрелковых корпусов группы Илов наносили удары по узлам сопротивления противника, по скоплениям боевой техники и живой силы.

Особо отличились Илы под командованием майора Н. Гончарова. Получив задачу разрушить узел сопротивления на западных скатах высоты 258,3, восьмерка штурмовиков под прикрытием десяти истребителей быстро отыскала цель и точными ударами разрушила несколько блиндажей, взорвала склад с боеприпасами.

Утром воздушной разведкой, а затем и с наблюдательного пункта командира 99-го стрелкового корпуса были обнаружены несколько войсковых колонн, двигавшихся по дороге от Луостари. По заданию командира корпуса генерал-майора С. П. Микульского командир 260-й штурмовой авиадивизии полковник Г. А. Калугин выслал три группы самолетов Ил-2, по восемь в каждой, для уничтожения противника и его опорных пунктов в полосе наступления корпуса. Задача была выполнена.

Много неприятностей 131-му стрелковому корпусу доставляли артиллерийские и минометные батареи врага, расположенные в опорном пункте на безымянной высоте северо-восточнее озера Чапр. Они вели систематический фланговый огонь по нашим наступающим войскам. Летчики 7-й воздушной армии несколько раз наносили по высоте бомбардировочные и штурмовые удары, но уцелевшие орудия продолжали стрелять. 9 октября командир корпуса генерал-майор З. Н. Алексеев поставил перед 261-й штурмовой авиадивизией задачу подавить вражеский огонь. По указанию командира дивизии генерала Удонина на задание вылетела шестерка самолетов Ил-2. Ее возглавлял капитан Я. Андриевский. Прибыв в район цели, штурмовики перестроились в круг и меткими ударами, снижаясь во время атак до бреющего полета, разгромили две противотанковые и одну минометную батареи, а также взорвали склад с боеприпасами. Генерал З. Н. Алексеев высоко оценил действия штурмовиков.

Соединения ударной группы 14-й армии при поддержке авиации взломали вторую полосу обороны. Левофланговый 126-й легкий стрелковый корпус, обойдя противника с тыла, 9 октября вышел в район развилки дорог западнее Луостари.

Хорошую помощь корпусу оказала авиация. Так, воздушные разведчики обнаружили приближение головного полка 163-й пехотной дивизии противника и сообщили об этом немедленно на командный пункт. Первый удар по врагу, подходившему к развилке дорог, нанесли штурмовики, которые создали на дороге пробку и посеяли панику. Командир 126-го легкого стрелкового корпуса полковник В. Н. Соловьев воспользовался этим и, ускорив выход частей к развилке дорог, вслед за ударом авиации атаковал еще не успевшего принять боевой порядок противника. По показаниям пленных, в этот день их полк потерял до 40 % личного состава.

В период операции интенсивность движения на дорогах в тылу противника резко возросла, а маскировка ослабла. Поэтому удары нашей авиации по вражеским колоннам были очень эффективными. Только 10 октября три группы штурмовиков уничтожили на дорогах западнее реки Титовки и Петсамо до 50 автомашин и много другой боевой техники и живой силы.

Однако не стоит описывать все только в светлых тонах. Немецкие истребительные части, несмотря на свою малочисленность, оказывали жестокое сопротивление в воздухе.

Особенно упорные воздушные бои разгорелись 9 октября. В течение дня летчики 7-й воздушной армии провели 32 воздушных боя, в которых заявили о 37 сбитых самолетах противника. Характерно, что большая часть воздушных боев происходила над территорией противника, что свидетельствует о наступательной тактике нашей авиации.

Высокое мастерство, мужество и героизм проявляли летчики 20-го гвардейского истребительного авиаполка, которым с мая 1944 года командовал Герой Советского Союза майор П. С. Кутахов.

Отважно сражались летчики и других полков. Сопровождая группу бомбардировщиков Ил-4, мужество и выдержку в воздушном бою проявил заместитель командира эскадрильи 29-го гвардейского истребительного авиаполка старший лейтенант И. С. Леонович. Отражая нападение вражеских истребителей на охраняемых бомбардировщиков, он на высоте 3 тысячи метров атаковал пару «Мессершмиттов-109» и с короткой дистанции сбил ведомого. Ведущий пары, очевидно не заметивший гибели своего напарника, продолжал набирать высоту.

Леонович воспользовался этим и следующей очередью поджег ведущего «Мессершмитта». Однако он сам был атакован двумя немецкими истребителями, а другая пара «Мессершмиттов» напала на его ведомого. В бою Леоновича ранило осколком снаряда, самолет был поврежден. Но гвардеец не вышел из боя: вместе с товарищами он продолжал защищать бомбардировщиков. Илы вернулись на аэродром без потерь. В этом бою старший лейтенант Иван Семенович Леонович довел свой боевой счет до 28 сбитых самолетов. 2 ноября 1944 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза<sup>[61]</sup>.

Несколько упорных воздушных боев в этот день провели летчики 122-й истребительной авиадивизии ПВО. Утром войска в районе переправ через реку Валас-Йоки прикрывало звено 767-го истребительного авиаполка этой дивизии под командованием лейтенанта Н. Е. Матвеева. Неожиданно выше себя летчики заметили шесть немецких истребителей Me-109, которые пытались со стороны солнца атаковать нашу группу. Энергично развернувшись, звено Матвеева пошло в лобовую атаку на врага. Уклоняясь от нападения с передней полусферы, пилот ведущего «Мессершмитта» отвернул влево, но попал под пулеметную очередь Матвеева и загорелся. Ведомый «Мессершмитт» хотел отсечь Матвеева, но ему помешал младший лейтенант В. П. Знаменский. Советский летчик и его противник в глубоком вираже старались зайти друг другу в хвост. Знаменский постепенно сокращал радиус и неуклонно приближался к «Мессершмитту». Немецкий пилот не выдержал и сорвался в штопор. Слаженно действовала в бою пара младшего лейтенанта Т. Д. Гусинского. Он и его ведомый младший лейтенант Ф. И. Цацулин, не раз выручая друг друга, записали себе по одной победе.

Большие потери авиации противника 9 октября сразу сказались на ее активности. На следующий день произошло только пять воздушных боев. Но надо было закрепить достигнутый успех и нанести неприятельской авиации решающее поражение. И вскоре такая возможность представилась. Наши воздушные разведчики обнаружили на аэродроме Сальмиярви до 60 самолетов. Командующий 7-й воздушной армией генерал И. М. Соколов приказал произвести по аэродрому два массированных налета.

Летчики по фотосхеме изучили подходы к аэродрому, его противоздушную оборону и расположение самолетов. Командиры полков детально распределили обязанности между ударной группой и группой подавления зенитных средств противника, а также в группах истребителей прикрытия.

В первом налете, который был осуществлен 11 октября, приняло участие 18 штурмовиков Ил-2 и 36 истребителей. Еще на подходе к вражескому аэродрому советские самолеты были встречены огнем батарей зенитной артиллерии. А при атаке на аэродром были встречены огнем малокалиберной артиллерии. Мало того, при выходе из атаки группа была атакована дежурными истребителями. В ходе разгоревшегося боя старший лейтенант И. К. Кузнецов сразу же сбил один «Фокке-Вульф-190». Вскоре такого же успеха добился и его ведомый младший лейтенант М. А. Тиханский. Еще несколько вражеских самолетов сбили в этом бою их товарищи.

Во втором налете участвовало 55 истребителей с подвешенными бомбами. Первыми в воздух поднялись истребители, в задачу которых входило блокирование аэродрома, подавление зенитных орудий и вытеснение авиации противника в случае ее противодействия. За ними пошли группы Яков и Лавочкиных для штурмовки аэродрома.

Успех налета был полный. Противодействия в воздухе практически не было — лишь при отходе от цели советские летчики были атакованы парой «Мессершмиттов-109», поднявшихся с другого аэродрома. Капитан В. Б. Митрохин<sup>[62]</sup> преградил путь врагу и в короткой схватке сбил один из самолетов.

По советским данным, в результате хорошо организованной и умело проведенной операции за два налета на аэродроме Сальмиярви было уничтожено 33

немецких самолета. Кроме того, пять машин советские летчики сбили в воздушных боях. Наши потери составили лишь один самолет Ил-2, сбитый зенитной артиллерией. В советской послевоенной литературе отмечается, что за пять дней наступления советских войск враг потерял 99 самолетов.

Несмотря на усложнившиеся метеорологические условия, советская авиация продолжала оказывать помощь наступающим частям. В условиях тундры, сильно пересеченной и местами заболоченной местности, бездорожья, при быстром продвижении войск 14-й армии артиллерия корпусов нередко отставала от стрелковых частей, поэтому ее задачи приходилось выполнять нашей бомбардировочной и штурмовой авиации. Она стала, можно сказать, воздушной артиллерией, действовавшей по заявкам наземного командования. И авиаторы сразу же откликались на их запросы.

13 октября 325-й стрелковый полк на одной из дорог отрезал пути отхода группе вражеских войск. Чтобы выбить нашу часть с этого участка, противник стал сосредоточивать там свои силы. Советское командование вызвало авиацию. В небе появились краснозвездные самолеты. Последовал мощный штурмовой удар, и контратака врага оказалась сорванной.

От летчиков требовалась безупречно точная работа, так как обстановка на земле менялась очень быстро. 14 октября наступлению 131-го стрелкового корпуса мешал опорный пункт на высоте 181, находившийся на развилке шоссе дорог, ведущих на Петсамо. Погода стояла скверная, поэтому на задание вышли лучшие экипажи во главе с капитаном Г. Пьянковым. Но когда группа штурмовиков была уже в воздухе, части корпуса заняли восточный скат этой высоты. Авианаводчик вовремя перенацелил летчиков на западные скаты. Удары штурмовиков оказались очень точными и эффективными. Четверка Пьянкова подавила огонь артиллерийских орудий и минометов, расчистив тем самым путь пехоте. Благодаря этому налету наши части заняли всю высоту.

В ночь на 15 октября советские войска овладели важным узлом обороны противника — Петсамо. 14-я армия во взаимодействии с Северным флотом при поддержке 7-й воздушной армии нанесла большой урон частям гитлеровского 19-го горнострелкового корпуса и отбросила их к западу и северо-западу от Петсамо и Луостари. Создавались благоприятные условия для развития наступления к границам Норвегии.

Приказом Верховного главнокомандующего 122-й истребительной авиадивизии ПВО полковника Ф. А. Погрешаева, а также соединениям и частям ВВС Северного флота: 6-й истребительной авиадивизии генерал-майора авиации Н. Т. Петрухина, 2-му гвардейскому истребительному авиаполку подполковника Д. Ф. Маренко, 46-му штурмовому авиаполку майора Г. В. Павлова — было присвоено почетное наименование «Печенгских».

ВВС Северного флота активно действовали в ходе всей операции. Морские летчики поддерживали наземные войска в наступлении, обеспечивали высадку морских десантов, совершали налеты на вражеские порты и суда в море. Несмотря на усиленное прикрытие конвоев, по ним наносили массированные удары торпедоносцы, бомбардировщики и штурмовики. Они, как правило, применяли следующую тактику: истребители связывали боем воздушное прикрытие конвоя, а часть участвовавших в ударе сил действовала по кораблям охранения, расчищая путь к транспортам нашим торпедоносцам и бомбардировщикам. Если после первого удара конвой не был разгромлен, наносился повторный удар.

Таким двойным ударом 16 октября был уничтожен вражеский конвой, обнаруженный воздушной разведкой на выходе из Бек-фиорда. В первом налете штурмовики потопили четыре корабля и один катер, а торпедоносцы — транспорт и сторожевой корабль. К вечеру был нанесен второй удар. В результате наши летчики потопили еще два транспорта, три сторожевых корабля и тральщик. В воздушных боях при этом было сбито четыре вражеских самолета.

Не обходилось и без потерь. Так, при нанесении удара по конвою погиб экипаж во главе с командиром 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка подполковником Б. П. Сыромятниковым. Во время атаки его самолет был подбит снарядом корабельной артиллерии. На горящей машине экипаж все же торпедировал вражеский транспорт, но и их самолет упал в море. Подполковнику Борису Павловичу Сыромятникову, штурману майору Александру Ильичу Скнареву и воздушному стрелку старшему сержанту Георгию Сафроновичу Асееву посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

С освобождением Петсамо началась подготовка ко второму этапу операции. 7-я воздушная армия прикрывала перегруппировку войск 14-й армии и одновременно подтягивала авиационные части ближе к линии фронта. С 18 октября все усилия воздушной армии были снова сосредоточены на поддержке соединений 14-й армии, возобновивших наступление.

Ожесточенные бои разгорелись за преодоление заранее подготовленного оборонительного рубежа противника, который пытался задержать продвижение 99-го стрелкового корпуса на Ахмалахти и 31-го стрелкового корпуса на Никель. Здесь враг создал две сильные артиллерийские группировки. Первая, в составе до девяти батарей, непрерывными фланкирующими огневыми налетами мешала продвижению частей 99-го стрелкового корпуса по дороге на Ахмалахти, вторая, в составе до шести батарей, препятствовала наступлению 31-го стрелкового корпуса на Никель.

На помощь стрелковым корпусам пришла штурмовая авиация. 20 октября по артиллерийской группировке, расположенной у стыка дорог северо-восточнее Ахмалахти, нанесли удар группы штурмовиков, в каждой из которых было по 6–8 самолетов. Ведущими групп шли опытные летчики капитаны Н. В. Боровков, П. А. Рубанов, А. Тимошенко, П. Я. Усачев, старшие лейтенанты Новиков, Д. Чепеленко. По послеполетным докладам, авиаторы уничтожили две батареи полевой артиллерии, взорвали четыре склада боеприпасов, разбили 16 автомашин, подавили семь батарей полевой и три батареи зенитной артиллерии противника.

Несмотря на заверения советского командования об уничтожении немецкой авиации на Севере, тем не менее самолеты со свастикой в небе были, и воздушные бои не были большой редкостью.

Большую помощь наземным войскам оказала авиация при овладении населенным пунктом Никель. Поддерживая наступление стрелковых корпусов, экипажи 7-й воздушной армии 21 октября совершили 487 самолето-вылетов. Высокую оценку действиям авиации дал военный совет 14-й армии: *«В боях за Никель бомбардировщики и штурмовики, сопровождая 31-й стрелковый корпус, сорвали контратаку противника, пытавшегося прорваться из окружения, ускорили взятие Никеля и уничтожение окруженной в этом районе вражеской группировки».*

Истребительная авиация надежно прикрывала группировку войск и их действия, почти полностью изгнав с поля боя авиацию противника. Особенно большую помощь истребители оказали действующим в тылах врага частям 126-го и 127-го легких стрелковых корпусов. Несмотря на неоднократные попытки авиации противника сорвать продвижение частей этих корпусов, истребители обеспечили их прикрытие, и рейд 126-го и 127-го легких стрелковых корпусов прошел без потерь.

В дальнейшем авиация содействовала наземным войскам в овладении портом и городом Киркенес. В боях за него одержал свою 21-ю победу в воздухе штурман 191-го истребительного авиаполка майор Трофим Афанасьевич Литвиненко<sup>[63]</sup>.

С 23 по 25 октября 1944 года 7-я воздушная армия совершила 683 самолето-вылета. 25 октября Киркенес был взят.

Приказом Верховного главнокомандующего 80-му бомбардировочному авиаполку подполковника Г. П. Старикова, 114-му гвардейскому дальнебомбардировочному авиаполку майора А. Н. Володина 7-й воздушной армии, 5-й минно-торпедной авиадивизии генерал-майора авиации Н. М. Кидалинского, 9-му гвардейскому минно-

торпедному авиаполку майора А. И. Фокина, 20-му истребительному авиаполку подполковника Д. А. Петрова и 118-му разведывательному авиаполку подполковника С. К. Литвинова ВВС Северного флота было присвоено почетное наименование «Киркенесских».

Петсамо-Киркенесская операция завершилась полной победой советских войск. Важную роль в ее достижении сыграла авиация Карельского фронта и Северного флота. За время операции экипажи 7-й воздушной армии совершили 6732 самолето-вылета, уничтожили более 700 автомашин, около 250 повозок, 21 бензоцистерну и бензозаправщик, взорвали 24 склада с боеприпасами, разрушили около 30 землянок и блиндажей, подавили или частично уничтожили около 100 артиллерийских и минометных батарей, рассеяли и уничтожили много солдат и офицеров противника. В воздушных боях и на аэродромах было уничтожено 129 вражеских самолетов.

#### Потери авиации СФ в ходе Петсамо-Киркенесской операции<sup>[64]</sup>

Дата	Полк Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
10.10.44 46	Ил-2		+ мл. л-т Мягкаев + мл. с-т Володин И. П.	сбит ЗА пр-ка
10.10.44 27	«Аэрокобра»	р-н Вардее	+ ст. л-т Лаптев В. И.	сбит ЗА пр-ка
11.10.44 20	Як-7 б	р-н Киркенеса	+ ст. л-т Шевченко В. П.	сбит ЗА пр-ка
11.10.44 20	«Аэрокобра»	Киркенес	+ ст. л-т Кузнецов М. И.	сбит ИА пр-ка
11.10.44 20	«Аэрокобра»	Киркенес	+ мл. л-т Бойко А. С.	сбит ИА пр-ка
11.10.44 20	«Аэрокобра»	Киркенес	+ мл. л-т Бердников Н. Т.	сбит ИА пр-ка
11.10.44 36	А-20	р-н Киркенеса	+ мл. л-т Василенко + л-т Луговой + с-т Гамаюков + кр-ц Исаев	пропал без вести
11.10.44 78	«Киттихаук»	Бос-фьорд	л-т Божко	сбит ЗА пр-ка
12.10.44 27	«Аэрокобра»	р-н Киркенеса	+ ст. л-т Евдуш И. С.	сбит ИА пр-ка
12.10.44 20	Як-7б	Варангер-фьорд	+ л-т Буслаев В. В.	сбит ИА пр-ка
12.10.44 20	Як-9	Варангер-фьорд	л-т Горобец Е. И.	сбит ИА пр-ка
12.10.44 46	Ил-2	р-н Киркенеса	+ мл. л-т Ивчик + мл. с-т Феклистов М. А.	сбит ЗА пр-ка
12.10.44 46	Ил-2		Ускребков Л. В., Стаков Г. Т.	подбитый ЗА на посадке разбит
12.10.44 9	А-20	р-н Берливого	+ мл. л-т Колбаса М. И. + мл. л-т Нестеров А. П. + мл. с-т Рыков + мл. с-т Зимин	сбит ЗА пр-ка
14.10.44 36	А-20	Ш 71.08 Д 26.28	л-т Вильдяскин М. А. + л-т Башкатов М. Н. + с-т	сбит ЗА пр-ка

			Мирошниченко Г. Д. + мл. с-т Моспан А. И.	
15.10.44 118	«Киттихаук»		+ мл. л-т Овчинников П. И.	пропал без вести
16.10.44 27	«Аэрокобра»	р-н Лиинахамари	+ мл. л-т Наумов Н. С.	сбит ЗА противника
16.10.44 36	A-20	р-н Кибергнеста	+м л. л-т Попруженко + мл. л-т Поршаков + мл. с-т Климушкин В. В. + ст. кр-ц Коханов	сбит ЗА пр- ка
16.10.44 36	A-20	р-н Кибергнеста	+ мл. л-т Мацаев + л-т Сергеев + мл. с-т Мурыгин М. А.	сбит ЗА пр- ка
16.10.44 36	A-20	р-н Кибергнеста	+ мл. л-т Заводчиков + мл. л-т Михайленко П. И., ст. с-т Тарелкин + ст. кр-ц Евстегнеев	сбит ЗА пр- ка
16.10.44 46	Ил-2	Варангер- фьорд	+ мл. л-т Сучалкин + мл. с-т Лежнев	сбит ЗА пр- ка
16.10.44 46	Ил-2	Варангер- фьорд	л-т Смородин + с-т Потехин	сбит ЗА пр- ка
16.10.44 46	Ил-2	мыс Кролевик	Таравинов И. М., Костриков Н. В.	сбит ИА пр- ка
16.10.44 46	Ил-2	АЭ Пумманки	Ельтиков П. А., Рязанов А.П	подбит ЗА на посадке разбит
16.10.44 9	A-20	р-н Кибергнеста	+ п/п-к Сыромятников Б. П. + м-р Скнарев А. И. + ст. с-т Асеев Г. С. + мл. с-т Данилов И. Е.	сбит ЗА пр- ка и упал в море
16.10.44 9	A-20	р-н Кибергнеста	+ мл. техн. л-т Храмов + мл. техн. л-т Азимов + с-т Сандик Ш. К. + мл. с-т Пасынков	сбит ЗА пр- ка
16.10.44 9	A-20	р-н Кибергнеста	+ мл. л-т Коновальчик + мл. л-т Андрейченко + с-т Сергеев Н. В. + мл. с-т Поляков	сбит ИА пр- ка
16.10.44 9	A-20	р-н Кибергнеста	экипаж спасен	сбит ЗА пр- ка
16.10.44	A-20		+ ст. л-т Бойко + л-т Гнездов, + ст. с-т Ципанов + с-т Сидоров В. И.	пропал без вести
17.10.44 46	Ил-2	Варангер- фьорд	+ мл. л-т Савенко Е. С. + с-т Шишканов	сбит ЗА пр- ка
17.10.44 46	Ил-2	Варангер- фьорд	+ мл. л-т Капаченко + с-т Сагалатов	сбит ИА пр- ка
17.10.44 46	Ил-2	Варангер- фьорд	+ мл. л-т Громило + с-т Чванов	сбит ИА пр- ка
17.10.44 46	Ил-2	Варангер- фьорд	мл. л-т Ушаков А. Г. + ст. с-т Ткачук Н. К.	сбит ИА пр- ка
17.10.44 46	Ил-2	Варангер- фьорд	+ мл. л-т Петляков + с-т Фоминов Ф. Р.	сбит ИА пр- ка

18.10.44 20	Як-7 б	АЭ Пумманки	+ мл. л-т Старков П. И.	потерпел катастрофу
21.10.44 27	«Аэрокобра»	Киркенес	+ мл. л-т Рябов Н. И.	сбит ИА пр-ка
21.10.44 9	А-20	р-н Киркенеса	+ ст. л-т Губанов О. П. + ст. л-т Довгаль Ф. М. + с-т Бугаев Г. А. + ст. с-т Баландин Н. П.	сбит ЗА пр-ка
21.10.44 9	А-20	р-н Киркенеса	+ л-т Батрак + мл. л-т Фомин Л. А. + с-т Иванов + ст. кр-ц Львовский Н. Г.	сбит ЗА пр-ка
22.10.44 20	Як-7		ст. л-т Шевченко	потерпел катастрофу
23.10.44 46	Ил-2	Варангер-фьорд	+ мл. л-т Кадиев + мл. с-т Хейфиц	сбит ЗА пр-ка
24.10.44 46	Ил-2		+ мл. л-т Чукисов + ст. с-т Шумский	потерпел катастрофу
24.10.44 20	Як-7б		+ мл. л-т Нилов	сбит ИА пр-ка
24.10.44 78	«Киттихаук»	Конгс-фьорд	+ мл. л-т Селивестров	сбит ИА пр-ка
24.10.44 78	«Киттихаук»		летчик невредим	потерпел катастрофу
24.10.44 9	А-20	Конгс-фьорд	+ мл. л-т Лукашев + мл. л-т Паранюк + с-т Батурин + с-т Ракетский	сбит ЗА пр-ка
24.10.44 9	А-20	Конгс-фьорд	+ мл. л-т Писаренко + мл. л-т Антоненко + мл. с-т Коршунов + мл. с-т Куликов	сбит ЗА пр-ка
24.10.44 9	А-20	Конгс-фьорд	+ мл. л-т Абрамов М. Е. + мл. л-т Печкуров + мл. с-т Белоусов + мл. с-т Захаров	сбит ЗА пр-ка
24.10.44 9	А-20	Конгс-фьорд	+ мл. л-т Юрченко + мл. л-т Пластинин + мл. с-т Лапшин + мл. с-т Козырев	сбит ЗА пр-ка
25.10.44 78	«Киттихаук»	Кольский залив	мл. л-т Новосельцев	сбит ЗА противника
25.10.44 118	А-20	р-н АЭ Банак	+ л-т Сологубов М. Я. + л-т Скрибин А. Т. + ст. с-т Колбанов + с-т Дронский	пропал без вести
25.10.44 27	«Аэрокобра»	Яр-фьорд	+ мл. л-т Корниенко А. М.	потерпел катастрофу



## Советские асы Заполярья

### *Сафонов Борис Феоктистович*

Родился 13 (26) августа 1915 года в селе Синявине ныне Плавского района Тульской области в крестьянской семье. После окончания семи классов, в конце 20-х годов поступил в железнодорожное ФЗУ в городе Туле. В период обучения с 1931 года начал заниматься в Тульском аэроклубе: сначала в кружке планеристов, а через год зачисляется курсантом-летчиком. Его инструктором была В. С. Гризодубова.

В ряды Красной армии призван в 1933 году и направлен в 1-ю авиационную школу пилотов имени А. Ф. Мясникова, которую окончил в ноябре 1934 года, с высшими оценками по технике пилотирования, воздушной стрельбе, материальной части.

С 1934 по 1940 год рядовой пилот, инструктор парашютно-десантной службы, помощник военкома эскадрильи по комсомольской работе Б. Ф. Сафонов служил в 106-й авиационной эскадрилье 40-й авиационной бригады Белорусского военного округа, где целеустремленный летчик сразу был замечен не только командиром отряда И. Якубовичем, но и командиром бригады, впоследствии начальником ВВС РККА дважды Героем Советского Союза Я. В. Смушкевичем. Сослуживцев Сафопова удивляли его исключительная настойчивость, стремление к основательности во всем: весь свой досуг он отдавал самообразованию. Круг его интересов включал как специальные авиационные дисциплины, так и общеобразовательные — физику, историю, литературу. Все отмечали его ораторский талант — умение убедительно, ярко и красиво передавать свои мысли другим...

В 1940 году, по личному рапорту Сафопова, его направили в распоряжение ВВС Северного флота командиром звена авиационного полка.

Великую Отечественную войну Б. Ф. Сафонов встретил командиром эскадрильи 72-го смешанного авиационного полка Северного флота, в котором ни одно боевое задание не выполнялось без непосредственного участия ее командира. Войну летчики полка начали на устаревших истребителях И-16 (летая на этих машинах, Сафонов совершил 109 боевых вылетов и сбил 17 самолетов противника). На левом борту фюзеляжа своего И-16 (бортовой № 11) Б. Ф. Сафонов вывел крупными буквами — «За Сталина!», а на правом — «Смерть фашистам!».

В первый день войны, 22 июня 1941 года, Сафонов в группе с летчиком-истребителем Воловиковым у полуострова Рыбачий вышел на перехват гитлеровского бомбардировщика. Несмотря на то что вражеский самолет имел прямое попадание и задымил, он все-таки сумел оторваться от преследования и ушел на свою территорию...

Свою первую победу одержал 24 июня 1941 года, сбив Ju-88. К концу лета 1941 года Б. Ф. Сафонов, награжденный 14 июля 1941 года первым орденом Красного Знамени, совершил 130 боевых вылетов, провел 32 воздушных боя и лично сбил 11 самолетов противника. Только за 5 дней августа он одержал пять личных побед.

15 сентября 1941 года семерка истребителей под его командованием вступила в схватку с превосходящими почти в 8 раз силами противника, уничтожила 13 вражеских самолетов, не потеряв ни одного своего. Сафонов лично сбил 3 самолета.

Об этом дне стоит рассказать отдельно. К 15 сентября накал боевого противостояния как на земле, так и в небе достиг своей наивысшей точки. Накануне немецкие части двумя полками под прикрытием дымовой завесы и при поддержке авиации нанесли удар по нашей обороне. Для поддержки наступления в первой половине дня авиация противника произвела два массированных налета на расположение наших войск. В ответ в воздух были подняты все имевшиеся в

наличии советские истребители. Мало того, по наступающим горным егерям наносили удары бомбардировщики и штурмовики ВВС Северного флота и 14-й армии. Особенно было жарко в небе в районе Западной Лицы, где горные егеря потеснили наши части, продвинувшись на 14 километров вперед и тем самым перерезав единственную дорогу на Мурманск.

В 10.17 семерка И-16 и пара МиГ-3, ведомые капитаном Сафоновым, вылетели на прикрытие своих наземных войск в районе Западной Лицы. Надо сказать, что в сентябре месяце в состав сафоновской эскадрильи вошли остатки группы самолетов МиГ-3, которая ранее подчинялась непосредственно командиру 72 сап. Там уже над линией фронта вели штурмовые действия «Чайки» и «Бисы» ВВС СФ и 14-й армии. Действия армейских штурмовиков 147-го иап прикрывали звенья И-16 и ЛаГГ-3 145-го иап. Почти в это же время с противоположной стороны к линии фронта подошли пикирующие бомбардировщики Ju-87 с большим истребительным эскортом — Vf-110 из состава 1.(Z)/JG 77 и Vf-109 из состава 1. и 14./JG 77. Североморцы вместе с армейскими летчиками вступили в схватку с противником. Воздушный бой сразу же распался на несколько отдельных схваток.

Летчикам-североморцам не удалось прорваться к бомбардировщикам противника, так как они были скованы истребителями сопровождения. Наши истребители привычно встали в «оборонительный круг». В один из моментов воздушного боя один «сто десятый» оставил свое место в строю звена и предпринял попытку атаковать шедшие ниже И-16, как в тот же миг сам был атакован другим И-16, севшим ему на хвост. У подбитого «Мессершмитта» сразу же заклинило один из моторов, он свалился в штопор, с небольшой высоты упал на землю и взорвался. Учитывая обстоятельства боя, нет ничего удивительного в том, что никто из экипажа «сто десятого» не спасся<sup>[65]</sup>.

Возвратившись из первого в этот день боевого вылета, летчики — капитан Сафонов, старший лейтенант Коваленко и младший лейтенант Животовский — заявили каждый об одном сбитом Vf-110. Кроме того, летчики лейтенант Абишев и старшина Семененко, а также старший лейтенант Сорокин<sup>[66]</sup>, летавший на самолете МиГ-3, заявили еще о трех сбитых Vf-109.

Во втором вылете, состоявшемся в период с 12.15 по 15.00, группа И-16 и МиГ-3 ВВС Северного флота во главе с Борисом Сафоновым над линией фронта снова вступила в бой с большой группой Ju-87, сопровождаемых Vf-109. Но перед этим боем во время патрулирования над линией фронта Сафонов атаковал ближнего разведчика «Хеншель-126», который пополнил счет воздушных побед североморского аса. После этого огневого столкновения с «Хеншелем» сафоновцы атаковали группу вражеских бомбардировщиков. Всего летчиками-североморцами в этом бою было заявлено об уничтожении трех Ju-87 и двух Me-109. На свои боевые счета по одному сбитому «Юнкерсу» записали капитан Сафонов, старший лейтенант Коваленко и младший лейтенант Покровский; по одному сбитому мессеру — младший лейтенант Коган и старшина Семененко.

Сохранились и воспоминания одного из летчиков, участвовавших в этом втором вылете, — Владимира Покровского<sup>[67]</sup>:

*«Самолеты противника мы заметили по разрывам первых сброшенных ими бомб. Впереди нас, примерно в пяти километрах, мы увидели более двадцати бомбардировщиков: они были на меньшей высоте, чем мы, но в стороне выше нас кружило еще два десятка истребителей Me-109. В общей сложности — сорок вражеских самолетов. Нас — пятеро. Фашистские бомбардировщики шли с юга на север, и Сафонов дал нам знак развернуться и отойти в сторону солнца.*

*Каждый из ведомых Сафопова понимал, что командир своим маневром не уклоняется от боя. Внезапность нападения — вот к чему стремился Сафонов. Маскируясь солнцем, сомкнутым клином, мы пошли на сближение с противником. Действительно, редкое заполярной осенью ослепительное солнце прикрывало нас от*

врага, немцы не видели нас, хотя мы находились уже в километре от бомбардировщиков... Дистанция укорачивается до 100 метров, и эти 100 метров прочеркивает, наконец, огненная трасса от машины Сафонова к бомбардировщику, замыкающему вражескую колонну. Открываем огонь и мы — каждый по своей жертве.

Атакуем бомбардировщиков мы втроем — Сафонов, Максимович и я. Коваленко с ведомым прикрывает нас от неминуемого нападения „Мессершмиттов“. Сафонов бьет по облюбованному им бомбардировщику сверху под углом 15 градусов, я бью по избранному мной фашисту под тем же углом, но снизу. Вражеский самолет, сбитый Сафоновым, уже валится на землю, когда я второй очередью приканчиваю еще одного бомбардировщика.

Было уже сбито четыре немецкие машины, когда Коваленко, следивший за ходом боя, просигнализировал Сафонову о приближении „Мессершмиттов“. Жалко было расставаться с фашистскими бомберами, которые, ошеломленные внезапностью и яростью наших атак, настолько перепугались, что, спасаясь бегством, начали бросать бомбы на собственные позиции, на собственные войска. „Мессершмитты“ находились уже в 800 метрах. Нам было ясно видны их желтые носы и желтые консоли. Сафонов, собрав свою группу и возглавив ее, устремил нас навстречу фашистским истребителям. Они шли на нас парами, строем пеленга, лобовой атакой. Мы, конечно, приняли атаку. С обеих сторон понеслись трассы.

Мы не дрогнули. Дрогнули немцы. Строй их рассыпался. Теперь наша задача заключалась в том, чтобы прикрыть друг друга, не дать численно превосходящему противнику перебить нас поодиночке. Сафонов приказал нам войти в вираж по горизонтали („карусель“). Фашисты находились над нами. Они били по нашим самолетам, но держались на почтительном расстоянии и урона нам пока не причиняли. Когда же отдельные фашистские истребители пытались, снижаясь, приблизиться к нам, мы, подняв носы наших самолетов, парой очередей отражали атаку и опять входили в круг.

Так мы „прокаруселили“ несколько минут, как вдруг заметили, что у мессеров что-то случилось: неожиданно они стали уходить, предоставив нам возможность в целостности и невредимости вернуться на аэродром»<sup>[68]</sup>.

Таким образом, за три боевых вылета в этот день Борис Сафонов одержал три воздушные победы, о чем свидетельствует и «Журнал учета боевых вылетов» летчиков 72 сап 15 сентября 1941 года:

«В 10.17-10.00 7 И-16, летчики капитан Сафонов, Коваленко, Семенов, Абишев, Коган, Животовский и Покровский, вылетали на патрулирование над линией фронта от Зап. Лицы до оз. Куярк-явр. Н = 2000 м. В районе Западной Лицы кв. 00-68 в воздушном бою Сафонов, Коваленко, Животовский сбили 3 Ме-110; Семенов — 1 Ме-109; Абишев — 1 Ме-109 (предположительно). На самолете Сафонова две пулевые пробоины левой плоскости и смяты лонжероны; на самолете Коваленко две пулевые пробоины киля и центроплана.

В 14.15-15.00 7 И-16, летчики капитан Сафонов, Коваленко, Семенов, Коган, Полковников, Животовский и Покровский, вылетали на патрулирование над линией фронта от Западной Лицы до оз. Куярк-явр. Н = 2000 м. В районе оз. Куярк-явр в бою Сафонов сбил 1 Хе-126 и 1 Ю-87; Покровский — 1 Ю-87; Семенов в кв. 00-68 — 1 Ме-109; Коваленко — 1 Ю-87; Коган — 1 Ме-109 (предположительно). На самолете Коваленко пулевая пробоина элерона. На самолете Семенова пробиты направляющие ползунки, 4 пробоины в плоскости и 4 в центроплане. Посадку произвел с убранными шасси, поврежден винт и капот, летчик невредим.

В 18.20-19.05 (3.45) 5 И-16, летчики капитан Сафонов, Полковников, Животовский, Покровский и Семенов, вылетали на патрулирование над линией фронта от Западной Лицы до оз. Куярк-явр. Н = 2000 м. Задание выполнено. Встречи с противником не было».

Как результат этого боя, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 сентября 1941 года «за героизм, мужество и отвагу, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками» командиру эскадрильи 72-го сводного авиаполка ВВС Северного флота капитану Сафонову Борису Феоктистовичу было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 533).

К моменту опубликования данного Указа на счету летчиков эскадрильи было около 50 воздушных побед, из них 16 — на счету ее командира (по всей видимости, пропагандисты сюда включили и предположительные победы).

В сентябре 1941 года с помощью британских летчиков освоил истребитель «Харрикейн». Причем интересно, что, в отличие от советских историков, которые с придыханием описывали, как известный ас с первого раза взлетел на «Харрикейн», у англичан было несколько другое мнение.

Вот как об этом пишет Хуберт Гриффит (Hubert Griffith) в книге R.A.F. in Russia, вышедшей в свет в Великобритании еще в 1942 году:

*«К нам был направлен другой русский офицер, капитан Сафонов, ас, летчик-истребитель 72-го авиаполка ВВС Северного флота. Это был более чем способный летчик, блестящий стрелок. Ему помогал по работе капитан Кухаренко — невысокий, живой, крепкий человек с не сходящей с губ улыбкой... Эти двое отличались друг от друга как небо и земля. Сафонов был традиционным типом русского — крупным, основательным, серьезным, методичным, неповоротливым. Кухаренко же был невысокий и живой, всегда довольный и поразительно бесшабашный. Когда впервые Сафонов поднял в воздух „Харрикейн“, он перед этим все тщательно проверил и произвел хороший прямой взлет. Поднявшись на высоту 1500 футов, он 2-3 раза с выпущенными шасси выполнил круг и посадку, прежде чем испробовал что-нибудь другое...»*

*После первого полета ему не повезло: при посадке он въехал в глубокую лужу на аэродроме. Это произошло скорее по невезению, чем по оплошности, так как аэродром был весь в лужах после обильного дождя. Но он повредил закрылки. В целом это все вышло не так уж плохо: Сафонов теперь стал более склонен прислушиваться к нашим советам относительно посадок на „Харрикейнах“.*

*Раньше он был несколько склонен считать, что сам все знает...»* <sup>[69]</sup>

По инициативе Сафонова английские самолеты, поступавшие по ленд-лизу на вооружение ВВС Северного флота, были перевооружены. Сначала на них поставили 4 крупнокалиберных пулемета, после чего Сафонов решил заменить пару пулеметов на пушки ШВАК, затем — установить под плоскости направляющие для реактивных снарядов.

С октября 1941 года Б. Ф. Сафонов — командир 78-го истребительного авиационного полка, майор. Он увеличил счет сбитых вражеских самолетов и за один месяц — с 22 декабря 1941 по 22 января 1942 года был награжден вторым и третьим орденами Красного Знамени.

Во второй половине марта 1942 года подполковника Б. Ф. Сафонова назначили командиром 2-го гвардейского истребительного авиационного полка. Он стал меньше летать, отдавая много времени руководству боевой деятельностью подразделения, организационно-хозяйственным делам.

Свой последний — 224-й — боевой вылет подполковник Б. Ф. Сафонов совершил 30 мая 1942 года, на прикрытие конвоя союзников PQ-16, следовавшего в Мурманск.

На сегодняшний день имеются по крайней мере четыре версии гибели прославленного заполярного аса:

— ненадежная работа мотора «Аллисон» на американском самолете P-40E «Киттихаук»;

— убит ответным огнем воздушного стрелка с одного из атакованных Сафоновым «Юнкерсов-88»;

- «дружественный огонь» кораблей охранения;
- сбит немецким асом Рудольфом Мюллером.

Постараемся рассмотреть все эти версии. Для начала дадим слово очевидцам того боя. По воспоминаниям Леонида Ивановича Родионова, бывшего мичмана Северного флота: *«По радиации ясно были слышны переговоры наших летчиков с командованием конвоя. Было отчетливо слышно, как Сафонов сообщил: „Сбил одного!“, немного погодя: „Сбил второго!“ И вдруг: „Подбил третьего. Сам подбит, тяну к кораблям“.* Хорошо видно было, как его самолет упал в море. Командир бригады А. И. Гурин запросил у старшего офицера конвоя, а им всегда назначался англичанин или американец, разрешения послать один корабль на место падения самолета. О том, что упал самолет Сафонова, знали не только наши, но и старший конвоя, у него радиация все время была включенной. Однако разрешения на выход корабля из ордера не последовало. Запросили вторично, подчеркнули, что сбит именно Сафонов. И снова отказ...»

В советской историографии прочно укрепилась точка зрения Арсения Григорьевича Головки — в годы войны командующего СФ, написавшего в своих мемуарах, что причиной гибели Бориса Сафонова были «технические неполадки, свойственные „Киттихаукам“».

В годы холодной войны было модно ругать все иностранное — а тут лучший ас флота вылетал на американском (!) истребителе и естественно, что погиб из-за того, что оборвался шатун двигателя...

Подтверждением служат два косвенных непреложных факта:

1. Свидетельства очевидцев из состава конвоя о падении в воду истребителя «Киттихаук» с остановившимся винтом.
2. Последняя и предпоследняя фразы из радиопереговоров Б. Сафонова, в которых звучит слово «мотор».

Если учитывать эти данные, реконструкция обстоятельств гибели Сафонова советскими историками выглядела следующим образом. Повредив (или сбив) два бомбардировщика, Б. Сафонов погнался за уходящим третьим<sup>[70]</sup>. Для набора скорости и быстрого догона он включает кратковременный чрезвычайный режим работы мотора. По неизвестным причинам мотор останавливается, и самолет Б. Сафонова падает в воду.

Кроме того, в дополнение ко всем имеющимся фактам о недостатках моторов «Аллисон» (выплавление и клин серебряно-оловянных подшипников коленвала, разрушение подшипника вала винта, поломки маслососа, засорение и выход из строя маслорадиатора и т. д., часть из которых была обусловлена в том числе и низкой культурой обслуживания, и низким качеством рабочих жидкостей и ГСМ) следует добавить еще один. При превышении временного лимита кратковременного чрезвычайного режима работы у «Аллисонов», вследствие разницы температурных деформаций, клинило поршень в цилиндре, после чего обычно происходил обрыв шатуна с последующим пробитием им картера и воспламенением паров масла.

Еще более реалистичной представляется версия, закрепленная в документах полка: *«Подполковник Сафонов... подбит в воздушном бою».* По нашему мнению, события развивались следующим образом: в 106 километрах от береговой черты советские летчики заметили, что несколько «Юнкерсов» начали пикировать на транспорты. Все бомбы упали мимо, очевидно, немцам помешали прицелиться два Пе-3, атаковавшие с высоты 2500 метров. После выхода «Юнкерсов» из пике на высоте 300–400 метров группа подполковника Сафонова настигла противника и начала преследование. Каждый из летчиков зашел в хвост «Юнкерсу» и открыл огонь. Борис Сафонов последовательно атаковал три Ju-88, доложив по радио о том, что подбил два из них. Нет сомнений в том, что «Киттихаук» Сафонова был поврежден воздушным стрелком.

По немецким данным, в этот день люфтваффе на Севере лишились трех Ju-88. В ходе атаки конвоя PQ-16 погиб вместе со всем экипажем «Юнкере» Ju 88A-4 № 1760 из 4-го отряда 2-й группы II/KG 30. Еще один Ju-88D-5 № 430244 из разведотряда 1. (F)/124 разбился при посадке на аэродроме Хебуктен (100 % повреждений). Вероятно, он был подбит истребителем дальнего охранения Пе-3 лейтенанта Стрельцова. Третий Ju 88A-4 из I/KG 30 № 142068 разбился в ходе выполнения боевого вылета с аэродрома Банак (80 % повреждений), летчик погиб, два члена экипажа получили ранения. Вполне возможно, что этот самолет также был подбит в воздушном бою в районе конвоя группой «Киттихауков» и Пе-3.

Версия с «дружественным огнем» тоже имеет право на существование, так как по действующим тогда инструкциям при следовании в составе конвоя зенитные расчеты кораблей охранения и торговых судов могли открывать огонь по любому самолету, появившемуся в их зоне обстрела. И случаи огня по своей авиации на Севере отмечены. Так, например, 26 декабря 1942 года над союзным конвоем в районе Кольского залива был сбит зенитным огнем с транспортов другой ас Заполярья — Владимир Покровский. Правда, тогда летчику удалось спастись, выбросившись из горящего самолета на парашюте.

А вот четвертая версия, выдвинутая и продавливаемая известным исследователем Юрием Рыбиным, вообще не имеет под собой серьезных оснований, кроме как баек военных времен. В качестве доказательства автор ссылается прежде всего на воспоминания командира 95-го иап Анатолия Владимировича Жатькова: *«Возвратившись из первого полета на задание, мы встретились с Борисом Феоктистовичем Сафоновым, о чем условились еще до моего вылета. Я рассказал ему, где находится конвой, в каком порядке он идет и каким курсом, с какой скоростью следует к берегам Кольского залива. Но эта встреча с Сафоновым была последней, он вылетел в одной из первых четверок и сразу вступил в бой с большой группой Ю-88... Только позже, когда летчик Бокий подбил фашистский самолет Me-109 и летчик Рудольф Мюллер был вынужден сесть на лед Средне-Ваенгского озера, а затем взят в плен, то при допросе, на котором мне пришлось присутствовать вместе с капитаном Животовским Н. С., стали очевидны обстоятельства гибели Сафонова. Оказывается, когда завопили о помощи фашистские бомбардировщики и торпедоносцы, были подняты с аэродрома Луостари одномоторные истребители, среди которых был и Мюллер. Он, придя к о. Кильдин для перехвата наших самолетов, заметил дымящийся одиночный самолет „Киттихаук“ и сбил его. Это событие было трауром не только для авиации СФ, но и для всего флота...»*<sup>[71]</sup>

Однако, если разобраться с боевыми вылетами Мюллера в тот день, можно выяснить многое. Но обо всем по порядку. Почти одновременно с группой Сафонова на перехват самолетов противника в район между полуостровом Рыбачий и островом Кильдин вылетели шесть «Харрикейнов» 2-го гв. иап. Вскоре эта группа обнаружила пять Bf-109F, атаковавших наши летающие лодки МБР-2. Завязался напряженный воздушный бой, сложившийся неудачно для наших пилотов. «Харрикейн» старшего лейтенанта Амосова был подбит и, не дотянув до берега, совершил вынужденную посадку на море у мыса Летинский. Летчика вытащили из воды моряки. Лейтенанту Панову на подбитом «Харрикейне» также пришлось садиться на вынужденную на острове Кильдин.

Еще два «Харрикейна» получили по 70–80 пулеметных и пушечных пробоин, но смогли нормально сесть на своем аэродроме. По советским данным, были сбиты два «Мессершмитта», что немцы не подтверждают. Противниками наших летчиков были пилоты из 6-го отряда 5-й эскадры, которым по итогам боя засчитали четыре сбитых «Харрикейна» (в том числе и Мюллеру).

Из этого описания следует то, что «Мессершмитты» JG5 уже давно были в воздухе и атаковали летающие лодки. Учитывая время подлета к цели с немецкой

территории (порядком дальше, чем с аэродромов ВВС СФ), немцы поднялись до взлета одномоторных истребителей ВВС СФ. Они о них просто не знали.

Единственные истребители, о которых могли знать немцы, — это пара Пе-3 старшего лейтенанта Пузанова и лейтенанта Стрельцова, вылетевшие в 9.00 и атаковавшие разведчик Ju-88, а через полчаса — первую четверку бомбардировщиков Ju-88.

Четверка Сафонова поднялась только в 9.20, а немцы вызвали прикрытие после атаки «пешек».

Дальше еще веселее. Как уже упоминалось, «Харрикейн» старшего лейтенанта Амосова совершил вынужденную посадку на море у мыса Летинский, а лейтенанту Панову на подбитом истребителе также пришлось садиться на вынужденную на острове Кильдин.

Открываем атлас и смотрим: это восточная оконечность устья Кольского залива, причем точки эти имеют вполне определенные географические координаты: мыс Летинский: 69°17,7' с. ш. и 33°34,8' в. д., мыс Бык (западная оконечность острова Кильдин): 69°21' с. ш. и 33°58' в. д.

Известно и точное место гибели Б. Ф. Сафонова — Баренцево море: 69°51' с. ш. и 34°42' в. д. Это северо-восточнее *восточной* оконечности о. Кильдин, то есть очень далеко от входа в Кольский залив. Таким образом, оба боя происходили по разные стороны о. Кильдин на расстоянии 166 (!) километров друг от друга.

Итак, мы имеем следующее:

— «Мессершмитты» JG5 в момент взлета действительно вылетали на перехват советских истребителей, но... для перехвата атаковавших разведчика и первую четверку Ju-88 пары Пе-3. Они не знали о взлете одномоторных «Харрикейнов» и P-40 ВВС СФ;

— более того, они ввязались в бой с МБР, а затем сами были атакованы «Харрикейнами» в устье Кольского залива, между мысом Летинский и островом Кильдин, в 200 (!) километрах от места прохода конвоя;

— в ходе боя ВВС СФ потеряли два «Харрикейна» и два были подбиты. Немцы заявили четыре победы над «Харрикейнами». Полное совпадение количества пострадавших машин и их типов;

— в ходе боя над конвоем *никто не видел* и не упоминал в радиопереговорах «Мессершмитты». В воду упал один одномоторный самолет — P-40 Сафонова.

Еще более интересные факты открываются при анализе вопроса: «А мог ли Мюллер все-таки долететь до конвоя?»;

— по окончании зимы 1942 года 6/JG5 перебазировался на вновь построенный аэродром Луостари (его координаты: 69°26' с. ш. и 31°00' в. д.). К 30 мая 1942 года штаффель пересел на Vf-109F с полетной дальностью 880 километров (на крейсерской скорости в экономичном режиме, в бою расход топлива значительно возрастает);

— расстояние от места боя «Харрикейнов» (возьмем самую близкую к немцам точку — мыс Летинский: 69°17,7' с. ш. и 33°34,8' в. д.) составляет 285 километров, если взять мыс Бык, то будет более 300 километров.

При самом элементарном подсчете только на полет «туда-обратно» в экономичном режиме уже уходит 600 километров и около двух часов полета.

Это без боя, в который немцы вступили еще до подхода «Харрикейнов».

Бой, когда расход горючего возрастает многократно, продолжился, и немцы повредили четыре машины, две из которых сели на вынужденную в указанных выше местах.

Как вы считаете, фельдфебель Р. Мюллер участвовал в бою вместе со своими «камрадами» или сразу бросил их и в одиночку, на экономичном режиме взял курс на северо-восток, пересек остров Кильдин и, намотав еще 200 километров, вышел в точку прохода конвоя?!

Там, однако, он очень умело скрывался (потому как его никто так и не увидел над конвоем) и выжидал...

Потом, как коршун, бросился на подбитый Р-40, опознал его как «Харрикейн», дострелил (так, что его опять никто не видел), а затем он навернул 200 километров до места боя основной группы JG5 и еще 300 километров до «дома»...

В общем, фантастическая версия Рыбина и ветеранов-североморцев вряд ли имеет право на существование.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июня 1942 года подполковник Сафонов Борис Феоктистович был награжден второй медалью «Золотая Звезда».

Он первый из тех, кому дважды было присвоено звание Героя Советского Союза за подвиги в Великой Отечественной войне. К этому высокому званию отважный летчик-истребитель был представлен наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым не посмертно, а при жизни, 27 мая 1942 года — за три дня до своего последнего боевого вылета.

Он был первым из советских летчиков, кто уже в мае 1942 года имел на боевом счету 30 самолетов противника, уничтоженных лично, и еще три в групповых боях. Хотя, конечно, сейчас при появлении возможности доступа к немецким архивам не все его победы получили подтверждение, но тем не менее даже такой дотошный исследователь советской истребительной авиации времен ВОВ, как М. Быков, все-таки числит за Сафоновым 19 побед (из них две групповые) и еще три (из них две групповые) — как предположительные. Уже упоминавшийся Ю. Рыбин склонен говорить о 26 победах (из них шесть групповые).

И несмотря на такой разброс, стоит сказать и другое: ни один советский летчик-истребитель, воевавший за Полярным кругом, так и не сумел превзойти результат Бориса Феоктистовича Сафонова. Очень близко к этому результату подошел только гвардии капитан Петр Сгибнев, который совершил 318 боевых вылетов, провел 38 воздушных боев, заявив о 19 сбитых самолетах противника.

#### Список известных побед

№	Дата	Время	Тип сбитого самолета	Обстоятельства	Примечания
1	24.06.41	19.15- 19.35	Хе-111	Вылетел один «по-зрячему»	Ju-88 WNr.8173 6./KG 30, экипаж ПБВ
*	27.06.41	16.35- 17.25	Хш-126	3 И-16. Губанов, Сафонов, Антипин атаковали и сбили в группе Хш-126	Hs-126 WNr. 3395
2	16.07.41	17.50- 18.30	Хш-126	2 И-16. Сафонов и Антипов над линией фронта атаковали 1 Хш-126	
3	17.07.41	19.25- 19.55	Ю-87	3 И-16. Сафонов, Виниченко и Покровский	Не
4	17.07.41	23.00- 23.45	Ю-88	7 И-16. Сафонов и Раздобудько сбили Ю-88. Самолет, сбитый Сафоновым, упал в 15-20 км восточнее от аэродрома	2 подтверждается
5	25.07.41	12.50- 13.25	Ю-88	4 И-16. Сафонов и Виниченко атаковали 2 Ю-88. Самолет, атакованный Сафоновым, ушел из боя со снижением в направлении на Шук-озеро. Предположительно сбит, упал в море в р-не Цып-Наволоок. 1 Ю-88 в группе сбили Юдин, Комиссаров и Адонкин	Ju-88 WNr. 3387



6	5.08.41	13.55-14.20	Me-109	3 И-16. Сафонов, Раздобудько и Семененко, атаковали 1 Me-109, пред-но тот имеет повреждения	He подтверждается
7	6.08.41	17.04-17.30	Ю-88	3 И-16. Сафонов атаковал 1 Ю-88, который со снижением ушел в море. Раздобудько и Ульянов атаковали 2 Ю-88, которые скрылись в облачности	Ju-88 WNr. 2424
8-9	9.08.41	5.20-5.55	Ю-88	3 И-16. Сафонов в районе к юго-востоку от 03. Кядел-явр сбил Ю-88. 1 Ю-88 сбил л-т Сорокин и 4 Ю-88 в группе	Ju-88 WNr. 3468
10	23.08.41	19.40-20.20	Ю-88	9 И-16. В р-не оз. Кядел-явр Сафонов и Раздобудько пред-но сбили 1 Ю-88	
11	23.08.41	19.40-20.20	Ю-88	9 И-16. В р-не оз. Кядел-явр Сафонов и Раздобудько пред-но сбили 1 Ю-88. Коваленко преследовал 3 Ю-88, которые ушли в облака	He подтверждается
12	26.08.41	14.05-14.50	Ю-88	9 И-16. Летчики Коваленко, Коган и Романов в районе Челнопушка атаковали 4 Ю-88. Группа рассеялась, уйдя в облачность	
13	27.08.41	16.40-17.10	Хш-126	6 И-16. Группа вела воздушный бой с 3 Me-109 и 1 Хе-126	Hs-126 WNr.4262
14	27.08.41	16.40-17.10	Me-109	6 И-16. Группа вела воздушный бой с 3 Me-109 и 1 Хе-126	
15	2.09.41	18.35-19.15	Me-109	6 И-16. Группа вела воздушный бой с 2 Me-109 и 2 Me-110, прикрывавшие 3 Ю-88	He подтверждается
16	9.09.41	14.05-14.45	Ю-87	6 И-16. В р-не юго-западнее оз. Ура-Губское в бою Сафонов, Коваленко, Максимович, Покровский и Семененко сбили 5 Ю-87	Ju-87 WNr.5962 Ju-87 WNr.6304
17	15.09.41	10.17-10.00	Me-110	7 И-16. В р-не Зап. Лица в бою Сафонов, Коваленко, Животовский сбили 3 Me-110	Bf-110 WNr.2215
18			Хш-126	7 И-16. На подходе к линии фронта Сафонов сбил 1 Хш-126. Во время патрулирования над линией фронта в р-не оз. Куярк-Явр в бою сбил Ю-87. 2 Ю-87 сбили Коваленко и Покровский. 3 Ю-87 сбили летчики 145-го иап ВВС 14А Гальченко, Миронов, Кузьмин	He подтверждается
19	15.09.41	14.15-15.00	Ю-87	5 «Харрикейнов». В бою с 7 Me-109 Сафонов, Синев, Маркевич, Волков сбили 4 Me-109	Ju-87 WNr.5423, Ju-87 WNr.6231, Ju-87 WNr.6262
20	17.12.41	12.46-13.46	Me-109	4 «Харрикейна» атаковали 3 Хе-111. В бою Сафонов и Реутов сбили 2 Хе-111	Bf-109 WNr.4081
21	31.12.41	13.20-14.45	Хе-111	1 «Киттихаук» и 9 «Харрикейнов». В бою Сафонов, Алагуров сбили 2 Ю-88 и 1 Me-109. 2 «Томагаука» 20-го гв. иап и 3 «Харрикейна» 197-го иап ВВС 14А	He-111 WNr.4357
22	17.05.42	9.40-10.20	Ю-88		Ju-88 WNr.142062

23- 25	30.05.42 9.20	Ю-88	сбили 1 Ю-88. Два члена экипажа выбросились на парашютах 3 «Киттихаука». В бою над конвоем согласно докладу по радио Сафонов сбил 3 Ю-88. Всего заявлено в этот день о 5 сбитых Ю-88 (Сафонов, Покровский, Стрельцов, Орлов)	Ju-88 WNr.1760, Ju-88 WNr.430244
-----------	---------------	------	---	--

### **Диденко Николай Матвеевич**

Родился 5 декабря 1921 года в поселке Прохладный, ныне город в Кабардино-Балкарии, в семье крестьянина. Образование незаконченное среднее, окончил аэроклуб в Нальчике. С 1935 года работал в Нальчике телеграфистом.

В ВМФ с 1938 года. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище в 1941 году.

Николай Диденко прибыл в Заполярье в октябре 1941 года в состав 72-го смешанного авиаполка ВВС Северного флота.

В 1942 году Н. М. Диденко был переведен в 27-й истребительный авиаполк Северного флота, затем некоторое время служил в 255-м истребительном авиаполку, а в 1943 году вновь вернулся в свой родной 2-й гвардейский истребительный авиационный полк. Был назначен командиром звена, заместителем командира эскадрильи.

К июлю 1944 года заместитель командира эскадрильи 2-го гвардейского Краснознаменного истребительного авиаполка имени Б. Ф. Сафонова гвардии старший лейтенант Н. М. Диденко совершил в Заполярье 283 успешных боевых вылета, провел 34 воздушных боя, лично сбил 10 самолетов и потопил 2 шхуны противника.

За беспримерный героизм, проявленный в боях с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года гвардии старший лейтенант Николай Матвеевич Диденко был удостоен звания Героя Советского Союза (медаль «Золотая Звезда» № 4525).

К концу войны Николай Диденко совершил 378 боевых вылетов, провел 40 воздушных боев и довел счет своих побед до 14 лично сбитых самолетов (еще три личные победы не подтверждены), из них 11 истребителей и 3 бомбардировщика.

После войны Николай Матвеевич продолжил службу в авиации. С 1946 года служил в ВВС Балтийского флота. В 1955 году окончил Военно-воздушную академию. С 1958 года командовал 516-м авиаполком, затем 122-м истребительным авиационным полком в ВВС Северного флота. С 1960 года командовал истребительными дивизией и корпусом в войсках противовоздушной обороны страны. С 1965 года — преподаватель Военно-воздушной академии.

С 1971 года генерал-майор авиации Н. М. Диденко в запасе. Работал в совете по туризму и экскурсиям Кабардино-Балкарской АССР.

2 февраля 1975 года Николай Матвеевич Диденко погиб в автомобильной катастрофе. Похоронен в городе Нальчике. Бюст Героя, в числе 53 летчиков-североморцев, удостоенных звания Героя Советского Союза, установлен на Аллее Героев-авиаторов Северного флота, открытой 29 октября 1968 года на улице Преображенского в поселке Сафоново.

Известные победы гвардии лейтенанта Н. М. Диденко<sup>[72]</sup>

№	Дата	Тип сбитого	Обстоятельства	Результат
---	------	-------------	----------------	-----------

		самолета		
1	1.07.42 (17.02)	Me-109	При отражении налета в р-не г. Мурманск в бою сбито 2 Me-109. Летчики: с-т Диденко и летчик 759-го иап ПВО	Не подтверждается
2	13.05.43 (6.02)	ФВ-190	В бою в р-не Кильдин-Кутовая 8 Р-39 против 7 ФВ-190 и 4 Me-109 сбито 1 ФВ-190 и 3 Me-109. Летчики: мл. л-т Диденко, Будник, к-н Сорокин, Горюшный	Не подтверждается
3	19.05.43 (2,45)	ФВ-190	При сопровождении Ил-2 в бою с 16 самолетами пр-ка сбито 3 Me-109 и 3 ФВ-190. Летчики: к-н Адонкин, мл. л-ты Бойченко, Грудаков, Диденко, Богацкий и к-н Севрюков	Не подтверждается
—	23.05.43	Me-109	Губа Эйна	Предположительно
4	12.04.44	Me-109	В бою в р-не Луостари сбито 4 Me-109. Летчики: ст. л-т Ткаченко, л-т Кузнецов, к-н Коломиец, ст. л-т Диденко, стрелок — кр-ц Кулаков	Vf-109G WNr.?
—	10.05.44	Me-109	Луостари	Предположительно
5	15.06.44 (3.34)	ФВ-190	В бою в р-не о. Хейна-Саари 4 Р-39 с 1 ФВ-190 ст. л-т Диденко сбил ФВ-190	Не подтверждается
6	7.06.44 (9.07)	Me-109	При сопров. Ил-2 в р-не Вардё в бою сбито 10 Me-109. Летчики: Бокий, Бойченко, Егоров, Диденко, Стрельников, Куликов, Максимович, Нерубенко, Демиков, стрелок — Казаков	Vf-109G- 6 WNr.411071
7	18.06.44 (22.07)	Me-109	При сопров. Ил-2 в р-не Киркенес в бою сбито 5 Me-109. Летчики: Диденко, Бокий, Гредюшко, Тарасов, Дымовский, Буканов	Не подтверждается*
8	19.06.44 (16.21)	Me-109	В бою 4 Р-39 с 2 Me-109 ст. л-т Диденко сбил 1 Me-109	Не подтверждается
9	28.06.44	ФВ-190	При сопров. А-20 в р-не Киркенес в боях сбито 3 ФВ-190 и 4 Me-109. Летчики: к-н Петренко, ст. л-ты Диденко, Бойченко, Большаков, л-т Равин, мл. л-ты Швецов, Борзистый	Vf-109G- 6 WNr.412003
10	17.08.44 (10.57)	Me-109	При сопров. А-20 и Ил-4 в боях в р-не Луостари сбито 6 Me-109. Летчики: п/п-к Маренко, к-ны Диденко, Максимович, Петренко, л-т Кухливский, Гредюшко	Vf-109G-6 WNr.412320; Vf- 109G-6 WNr.41228
11	29.09.44. (16.00)	Me-109	В боях сбито 2 Me-109 и 4 ФВ-190. Летчики: м-р Логинов, к-н Диденко, ст. л-ты Мухин, Швечков, л-ты Беляев, Комаров	Vf-109G WNr. (?)
12	22.10.44 (13.15)	Ю-52	В р-не Кюнель-ярви к-н Диденко сбил Ю-52	Ju-52/3 WNr.6344
13	23.10.44	Ю-52	В р-не Турниemi к-н Диденко сбил 2 Ю-52**, л-т Беляев сбил 1 Ю-52	Ju-52/3m WNr.6844; Ju-52/3m WNr.6399; Ju-52/3m WNr.6343

\* По данным М. Быкова («Советские асы» издания 2008 года), эта победа записана как предположительная.

\*\* По данным М. Быкова, в этот день летчику записана только одна победа.

## **Кутахов Павел Степанович**

Родился 3 (16) августа 1914 года в селе Малокирсановка ныне Матвеево-Курганского района Ростовской области. В 1930 году окончил 7 классов школы. С 1930 года жил в городе Таганроге Ростовской области. В 1933 году окончил школу ФЗУ трамвайщиков. Работал слесарем на авиационном заводе в Таганроге. В 1935 году окончил рабфак при Таганрогском индустриальном институте.

В армии с августа 1935 года. В 1938 году окончил Сталинградскую военную авиационную школу летчиков. Служил в строевых частях ВВС (в Ленинградском военном округе).

Участник советско-финской войны 1939–1940 годов в должности командира звена 7-го истребительного авиационного полка; совершил 131 боевой вылет на истребителе И-16. В одном из воздушных боев был сбит, спасся на парашюте.

Участник Великой Отечественной войны: в 1941–1944 годах — заместитель командира и командир авиаэскадрильи 145-го (с апреля 1942 года — 19-го гвардейского) истребительного авиационного полка, в мае 1944 — январе 1945 года — командир 20-го гвардейского истребительного авиационного полка. К февралю 1943 года совершил 262 боевых вылета, в 40 воздушных боях сбил лично 7 и в группе 24 самолета противника.

Командир 19-го гвардейского истребительного авиаполка А. Е. Новожилов вспоминает: *«Самой яркой и колоритной фигурой в полку был летчик Павел Кутахов. Худощавый, высокого роста, с живым выразительным лицом и широкими энергичными жестами... В короткие минуты отдыха он буквально заряжал товарищей бодростью и юмором, а в бою служил примером стойкости, мужества и летного мастерства. Он отлично владел техникой пилотирования, умел использовать в бою малейшие благоприятные условия и выходил победителем из сложнейших положений».*

За мужество и героизм, проявленные в боях, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 мая 1943 года гвардии майору Кутахову Павлу Степановичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 1026).

Во время войны сражался на Ленинградском и Карельском фронтах. Участвовал в обороне Ленинграда, Мурманска и Заполярья, прикрытии союзнических конвоев, Петсамо-Киркенесской операции. Всего за время войны совершил 367 боевых вылетов на истребителях И-16, ЛаГГ-3 и Р-39 «Аэрокобра», в 79 воздушных боях сбил лично 14 и в группе 28 самолетов противника.

После войны продолжал службу в строевых частях ВВС (в Заполярье). В 1949 году окончил Липецкие высшие офицерские летно-тактические курсы. Командовал дивизией (в Группе советских войск в Германии), корпусом (в Прибалтийском военном округе). В 1957 году окончил Военную академию Генштаба. В 1957–1959 годах — заместитель командующего по боевой подготовке, в 1959–1961 годах — первый заместитель командующего 30-й воздушной армией (Прибалтийский военный округ). В 1961–1967 годах командовал 48-й воздушной армией (Одесский военный округ). В 1967–1969 годах — первый заместитель главкома ВВС.

С марта 1969 года — главнокомандующий Военно-воздушными силами страны. За большой вклад в повышение боевой готовности и оснащение современной авиационной техникой ВВС и в связи с 70-летием со дня рождения Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 августа 1984 года Главный маршал авиации Кутахов Павел Степанович награжден орденом Ленина и второй медалью «Золотая Звезда» (№ 123/II).

Жил в Москве. Умер 3 декабря 1984 года. Похоронен на Новодевичьем кладбище.

Список воздушных побед гвардии майора П. С. Кутахова

№	Дата и время	Тип сбитого самолета	Обстоятельства	Результат
1	23.07.41	Хш-126	В р-не Западной Лицы сбил Хш-126	Не подтверждается
2	15.05.42 (19.01)	Ме-109	В бою в р-не линии фронта (оз. Тулп-явр) между 4 Р-39 и 20 Ме-109 и Ме-110	Не подтверждается
3	19.05.42 (10.20)	Ме-109	В бою в р-не Мурманска между 3 Р-39 и 6 Ме-109 сбито 3 Ме-109. Летчики: Кутахов, Миусов и Ибрагимов	Не подтверждается
4	26.05.42	Ме-109(?)	В бою в р-не Кицы между 5 Р-39 и 8 Ме-109 и 12 Ме-110 летчиками Кутаховым, Мироненко, Фомченковым и Кривошеевым сбито 2 Ме-109 и 2 Ме-110	Не подтверждается
5	22.06.42 (23.07)	Ме-109	В бою в р-не Мурманска сбил Ме-109	Не подтверждается
6	2.09.42	Ме-109	В бою в р-не Мурмашей сбил Ме-109	Не подтверждается
7	15.09.42	Ме-109	При прикрытии Туломской ГЭС сбил Ме-109	Bf-109F-4 WNr.10139 Uffz Ludwig Scharf
8	27.12.42 (12.26)	Ме-109	В бою в районе Мурмашей между 4 Р-39 и 7 Ме-109 сбил Ме-109	Не подтверждается
9	27.03.43	Ме-109	В бою в р-не Аэ. Шонгуй при сопров. Ил-2 сбил Ме-109. Пилот взят в плен	Bf-109G-2 WNr.14658 Uffz. E. Krischowsky
10	1.06.43 (18.41)	Ме-109	В бою в р-не разъезда Ручьи между 5 Р-39, 2 Р-40 и 8 Ме-109 сбил Ме-109	Не подтверждается
11	21.06.43 (20.13)	Ме-109	В бою в р-не ст. Белое море между 5 Р-39, 3 Р-40 и 8 Ю-87, 9 Ме-109 было сбито 4 Ме-109. Летчики: Кутахов, Компанийченко, Рябов, Кулигин	Bf-109G-2 WNr.13605 Hptm Heinrich Ehrier, Bf-109G-2 WNr.13908 Lt Heinhich Schmidt
12	23.06.43 (8.55)	Ме-109	В бою в р-не ст. Ковда летчиками м-ром Кутаховым и ст. л-том Сверкуновым сбит Ме-109	Bf-109G-2 WNr.13462 Lt Herbert Simon
13	09.10.44 (7.32)	Ме-109	В бою при сопровождении 6 Ил-2 668 шап между 8 Р-39 20 гв. иап и 18 Ме-109 сбито 5 Ме-109. Летчики: Кутахов, Шилков, Разумов, Савинов и Делаев	Bf-109G-6 WNr.166078

### **Бокий Николай Андреевич**

Родился 22 ноября 1918 года в станице Уманской (ныне — Ленинградская Краснодарского края) в крестьянской семье. Работал слесарем-сантехником в городе Ростове-на-Дону.

В Военно-морском флоте с 1939 года. В 1941 году окончил Ейское военно-морское авиационное училище, а в сентябре 1941 года направлен в действующую армию.

Командир звена 2-го гвардейского истребительного авиаполка (6-я истребительная авиабригада ВВС Северного флота) Н. А. Бокий к маю 1943 года совершил 385 боевых вылетов, в 30 воздушных боях лично сбил 14 и в группе 1 самолет противника.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1943 года за боевые подвиги, мужество и отвагу, проявленные в боях с немецко-фашистскими

захватчиками, гвардии младшему лейтенанту Бокию Николаю Андреевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 1046).

После войны отважный летчик-североморец окончил Высшие офицерские курсы ВВС ВМФ, в 1954 году — Военно-воздушную академию. С 1965 года полковник Н. А. Бокий — в запасе, а затем в отставке. Жил в городе Ростове-на-Дону. Работал в Северо-Кавказском управлении гражданской авиации. Умер 9 сентября 1995 года.

#### Список воздушных побед гвардии лейтенанта Н. А. Бокия

№	Дата	Время сбитого самолета	Тип	Обстоятельства	Примечания
1	4.01.42	—	Ме-109	3 «Харрикейна» в р-не Бол. Западная Лица вели бой с группой Ме-109. В р-не Аэ Луостари в бою сбито 5 Ме-109	Не подтверждается
2	4.03.42	16.00	Ме-109	Летчики: ст. л-ты Амосов, Курзенков, Покровский, к-н Шведов, в группе 1 Ме-109 — к-н Мозеров и ст. с-т Бокий	Не подтверждается
3	15.04.42	18.30	Ю-87	При отражении налета сбито 8 Ю-87. Летчики: Орлов, Коваленко, Курзенков, Игнатъев, Толстиков, Бокий, Алексеев, Максимов. Огнем ЗА сбито 2 Ю-87	Не подтверждается
4	29.04.42	5.30	Ме-109	В бою 4 «Харрикейна» с 4 Ме-109 и 3 Ме-110 сбито 2 Ме-109 и 1 Ме-110. Летчики: Орлов, Бокий, Куренков	Не подтверждается
5	18.07.42	14.55	Ю-88	При отражении налета всего сбито 6 Ю-88. Летчики: Орлов, Поляков, Бокий, Чиликов, Климов. 1 Ю-88 сбит в группе	Ju-88F-4 WNR.142090; Ju-88F-4 WNR.142106
6	30.10.42	15.30	Ме-109	При отражении налета в бою сбито 2 Ме-109. Летчики Власов и Бокий	Не подтверждается
7	13.03.43	20.25	Ю-88	В ночной атаке в р-не оз. Код-явр предположительно сбил Ю-88	Ju-88F-4 WNR.142298
8	23.03.43	—	Ме-109	В бою в р-не Мурманска сбито 3 Ме-109. Летчики: ст. л-т Сорокин, мл. л-т Бокий, ст-на Климов	Не подтверждается
9	27.03.43	16.00	Ме-109	8 «Харрикейнов» в р-не Ваенги в бою с 6 Ме-109 сбито 2 Ме-109. Летчики: л-т Бокий, ст-на Климов	Bf-109F-4 WNR.8343
10	31.03.43	—	Ме-109	6 «Харрикейнов» в р-не п/о Средний в бою с 2 Ме-109 сбито 2 Ме-109. Летчики: л-т Бокий, ст. с-т Булат	Не подтверждается
11	19.04.43	12.15	Ме-109	В бою 6 P-39 с 6 Ме-109 и 2 ФВ-190 сбито 5 Ме-109. Летчики: Сгибнев, Бокий, Сорокин, Титов, Дыгало	Bf-109G-2 WNR.14810
12	29.04.43	10.52	Ме-109	В боях в р-не Мурманска сбито 4 Ме-109. Летчики: ст. л-т Игнатъев, л-т Бокий, с-ты Голодников, Будник, Гаврилов — 768 иап ПВО	Bf-109G-2 WNR.10394
13	7.05.43	4.35	Ме-109	В бою 6 P-39 с 4 Ме-109 л-т Бокий сбил Ме-109	Bf-109G-2 WNR.14802 (Ofw.)

14	8.05.43	14.40	Ю-88	В бою 4 Р-39 с 4 Ю-88 и 8 Ме-109 л-т Бокий сбил Ю-88	Albert Brunner) Ju-88D-1 WNr.430347
15	17.06.44	9.07	Ме-109	При сопровождении Ил-2 в бою сбито 10 Ме-109. Летчики: Бокий, Бойченко, Егоров, Диденко, Стрельников, Куликов, Максимович, Нерубенко, Демиков, стрелок — Казаков	Bf-109G-6 WNr.411071
16	18.06.44	22.07	Ме-109	При сопровождении Ил-2 в бою сбито 5 Ме-109. Летчики: Диденко, Бокий, Гредюшко, Тарасов, Дымовский, Буканов	Не подтверждается
17	17.07.44	18.50	Ме-109	При сопровождении Р-40 и Ил-2 в бою сбито 7 Ме-109. Летчики: Батраков, Бокий, Запаленков, Артамонов, Каменев, стрелки — Успенский и Троицкий	Bf-109G-6 WNr.411959
18	23.08.44	17.37	Ме-109	При сопровождении Ил-2 в бою сбито 8 Ме-109. Летчики: Романов, Голодников, Максимович, Павлов, Чугуев, Бокий, Гредюшко, Коломиец	Bf-109G-6 WNr.411768

### **Покровский Владимир Павлович**

Родился 22 июля 1918 года в деревне Слободе ныне Дзержинского района Калужской области, в семье рабочего. Русский. Член ВКП(б) с 1942 года. Окончил 8 классов средней школы и Ленинградский морской техникум. С 1937 года на службе в Военно-морском флоте. В 1940 году окончил Ейское военно-морское авиационное училище летчиков.

Летчик-истребитель Владимир Покровский — один из учеников и боевых соратников легендарного североморского героя Бориса Сафонова. В 72-й смешанный авиаполк ВВС Северного флота Владимир Покровский прибыл незадолго до начала войны. В сафоновской эскадрилье молодой летчик прошел отличную школу, в совершенстве овладел искусством воздушного боя, получил настоящую воинскую закалку. С первых дней Великой Отечественной войны В. П. Покровский — на переднем крае. Уже 31 августа 1941 года он открыл боевой счет, сбив в одном из поединков «Мессершмитт».

Покровский был участником знаменитого воздушного сражения 15 сентября 1941 года, навсегда вошедшего яркой страницей в историю североморской авиации, когда несколько североморских истребителей вступили в бой с 52 «Юнкерсами» и «Мессершмиттами» и одержали над ними блестящую победу, сбив 13 немецких самолетов и обратив в бегство остальных. В тот день Владимир Покровский сбил один самолет.

Владимир Покровский также участвовал в воздушном бою 30 мая 1942 года, когда погиб Сафонов. По результатам этого боя Покровскому записали одну победу.

К маю 1943 года Владимир Павлович Покровский совершил 350 боевых вылетов, провел 60 воздушных боев, лично сбил 13 самолетов противника и в группе 6 самолетов противника.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1943 года командиру звена 2-го гвардейского Краснознаменного истребительного авиаполка имени Б. Ф. Сафонова гвардии капитану Покровскому Владимиру Павловичу присвоено

звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 1736).

После окончания войны В. П. Покровский продолжил службу в авиации Военно-морского флота. В 1954 году успешно окончил Военно-воздушную академию. С 1956 года гвардии полковник В. П. Покровский — в запасе. Последние годы жил в Ленинграде. Умер 22 марта 1998 года.

Известные победы В. П. Покровского<sup>[73]</sup>

№	Дата	Тип сбитого самолета	Место воздушного боя	Примечания
1	9.08.41	Ju-88	Р-н острова Кильдин	В группе из семи
2	31.08.41	Me-109	Большая Западная Лица	—
3	9.09.41	Ju-87	Зап. озера Ура-Губское	—
4	9.09.41	Ju-88	Большая Западная Лица	—
5	9.09.41	Ju-88	Большая Западная Лица	В группе из трех
6	15.09.41	Ju-87	Озеро Куярк-явр	—
7	4.03.42	Me-109	Аэродром Луостари	—
8	7.04.42	Me-109	Полярное	—
9	12.04.42	Me-109	Озеро Чапр	—
10	28.04.42	Me-109	Р. Западная Лица	В группе из четырех
11	28.04.42	Me-110	Р. Западная Лица	В группе из четырех
12	30.05.42	Ju-88	Конвой PQ-16	—
13	26.12.42	Me-109	Мурманск	—
14	14.03.43	Me-109	Урд-озеро	—

### **Орлов Павел Иванович**

Родился 15 (28) февраля 1914 года в деревне Солнцево (ныне — в черте Москвы). В Военно-морском флоте с 1933 года. Окончил Ейскую школу морских летчиков. Служил в ней инструктором.

18 октября 1941 года прибыл в 72-й Краснознаменный смешанный авиационный полк ВВС Северного флота.

Участник воздушного боя 30 мая 1942 года, в ходе которого три истребителя 2-го гвардейского Краснознаменного иап прикрывали суда каравана PQ-16 и сбили пять самолетов противника. Павел Орлов записал на свой боевой счет один «Юнкере». В этом бою погиб командир 2-го гвардейского авиаполка гвардии подполковник Б. Ф. Сафонов. Всего П. И. Орлов совершил 261 боевой вылет, провел 23 воздушных боя, сбил 12 самолетов противника.

15 марта 1943 года погиб в воздушном бою. Похоронен в городе Североморске на воинском кладбище.

Список известных побед гвардии капитана П. И. Орлова<sup>[74]</sup>

Дата	Тип сбитого самолета	Место воздушного боя
12.04.1942	Me-109	Оз. Чапр
15.04.1942	Ju-87	Мурманск
29.04.1942	Me-109	Губа Вичаны
10.05.1942	Me-110	Р-н м. Пикшуев
17.05.1942	Ju-88*	Мурманск



30.05.1942 Ju-88	Над конвоем PQ-16
18.07.1942 Ju-88	Роста
27.12.1942 Me-109	Зап. Мурманск
10.01.1943 Me-109	Лиинахамари
1.02.1943 FW-189	Мотовский залив**

\* Предположительно.

\*\* Нет в списке потерь люфтваффе на Севере.

### **Громов Георгий Васильевич**

Родился в 1917 году в деревне Оленино Смоленской области. Окончил Борисоглебскую военно-авиационную школу пилотов в 1937 году. Участник советско-финской войны 1939–1940 годов. Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. В Заполярье он начал службу рядовым летчиком, затем командовал звеном и эскадрильей «Комсомолец Заполярья».

Все, кому не раз доводилось летать с Громовым в одной паре, в один голос говорили о том, что в бою Громов умеет постоять за товарища, всегда придет на выручку. Он был человеком требовательным, с ним было в высшей степени надежно. И поругает, зато и научит, и в обиду не даст. В то же время Громов отличался душевностью, добротой, в нем была особая педагогическая струнка, он умел доходчиво и толково объяснить подчиненным приемы воздушного боя. И сам бил врага умело и мужественно.

*«Будучи командиром эскадрильи, уже в звании капитана, — вспоминал прославленный летчик, — мне однажды пришлось облетывать над аэродромом самолет после капитального ремонта. Вдруг слышу по радио: „Двухсотый“. Это был мой позывной всю войну. Мне сообщают: „С запада к аэродрому приближаются восемь „Мессершмиттов“».*

*Один против четырех. Даже не против четырех, а считай, против восьми. Внимание обострено, нервы, как говорят, в кулаке. Первая атака не принесла фашистам успеха. Снова завязался бой, так называемая „карусель“. Думаю об одном: „Как бы не оплошать, увернуться от врага и самому нанести удар“. В этой „карусели“ один фашистский самолет попал в перекрестье моего прицела. Мгновенно реагирую, жму на гашетку, и гитлеровский стервятник, охваченный пламенем, пошел к земле. Фашисты видят, что образцово-показательного боя, с их точки зрения, конечно, не получается, легкая добыча оказалась не по зубам. Но и уходить ни с чем не хочется. И тогда четверка „запасных“ сверху тоже бросается на меня. Положение мое осложнилось. Но стараюсь не только увертываться, но и нападать. И тут мне снова повезло. Еще один мессер попал в прицел. Остальное — дело техники. Так во время этого невиданного воздушного боя я сбил два фашистских самолета». За этот бой Г. Громов был награжден орденом Красного Знамени.*

В 1943 году майор Громов был назначен штурманом полка, а в 1944 году был переведен на должность командира 515-го авиаполка (1-й Белорусский фронт). Подполковник Громов к марту 1945 года совершил 400 боевых вылетов, провел 64 воздушных боя, сбил 13 самолетов противника.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1950 году окончил Высшие офицерские лётно-тактические командные курсы, в 1956 году — Военную академию Генштаба. Командовал авиационной дивизией. С 1963 года генерал-майор авиации Громов — в запасе.

Звание Героя Советского Союза присвоено 15 мая 1946 года.

Умер Георгий Васильевич Громов в 1975 году.

## Асы JG 5

### Рудольф Мюллер

Родился 21 ноября 1920 года в Франкфурте-на-Майне. Вступил в армию, а в 1940 году перешел в люфтваффе. После первоначальной подготовки в августе 1941 года из учебного подразделения Ergänzungsguppe/JG 77, которое базировалось в Румынии, был направлен в состав 1./JG 77 в Северную Норвегию.

Свою первую победу в Заполярье одержал 12 сентября, заявив сбитым И-16 (реально был поврежден самолет младшего лейтенанта Плотникова из 72-го сап, летчик смог совершить аварийную посадку, и позже машина была восстановлена). В марте 1942 года истребительная группа 1./JG 77 была переформирована в 6./JG 5. 23 апреля он заявил о пяти сбитых самолетах противника: четырех «Харрикейнах» и СБ-2, которые стали его 11-15-й победами. Реально, по советским данным, можно подтвердить только три победы (два истребителя и СБ-2). С этого момента Мюллер стал известен как «эксперт по „Харрикейнам“» — именно они составляли большинство его побед.

Как пишет Ю. Рыбин, *«он довольно хорошо изучил слабые стороны этого самолета и, зная его плохую вертикальную маневренность, старался атаковать его сзади снизу, заставляя нашего летчика по спирали набирать высоту и терять при этом скорость, после чего Мюллер шел на хитрость, провоцируя противника на крутой вираж. „Харрикейн“, имеющий уже малую скорость, при таком маневре опрокидывался в штопор, и, пока его летчик был целиком занят выходом из штопора, Мюллеру оставалось лишь добить падающий самолет. Обычно немецкий ас не атаковал дважды одну и ту же машину, чтобы не подвергать себя опасности. Он знал, что наши летчики в исключительных случаях могли пойти и на таран. Пожалуй, Мюллер был единственным летчиком в Заполярье, который в воздушных боях с истребителями типа „Харрикейн“ приобрел навыки разбивать „оборонительные круги“ и был убежден, что этот тактический прием для „Харрикейнов“ губителен. На большой скорости он летал вдоль направления виража „оборонительного круга“ и ждал удобного случая, чтобы пересечь его, открывая при этом огонь из всех видов оружия. В большинстве случаев ему удавалось этим маневром расстроить боевой порядок „Харрикейнов“, после чего он атаковал одиночные самолеты. Дважды Мюллеру удавалось, разбив „оборонительный круг“, сбить сразу два „Харрикейна“ всего за две минуты. Тактика, надо сказать, рискованная, требующая отличной реакции и виртуозного владения машиной, ибо, входя в круг самолетов противника, Мюллер оказывался под огнем следующего за ним истребителя»*<sup>[75]</sup>.

Так, только за апрель его счет пополнился 15 победами, причем 12 из них были «Харрикейнами». В мае летчик заявил о 13 сбитых, включая 12 «Харрикейнов» (к концу месяца его боевой счет составлял 38).

Свою 40-ю победу он записал себе 17 июня, когда сбил один «Харрикейн». Через два дня молодой летчик в звании фельдфебеля получил Рыцарский крест (на тот момент его счет составлял 46 побед). В августе он заявил о 16 победах, включая 50-ю 4 августа (опять-таки «Харрикейн»), а 25 августа его счет перевалил за 60.

Самым удачным месяцем для летчика стал сентябрь, когда он сбил 18 советских самолетов, включая семь самолетов в один день — 27 сентября. 13 марта он одерживает очередную победу, которая стала 500-й для 6./JG 5 и 92-й (и последней) для аса. 19 апреля 1943 года в ходе тяжелейшего боя его Bf-109 G-2/R6 (W.Nr.14810) «Желтая 3» был сбит и совершил вынужденную посадку. Через несколько часов Мюллер был захвачен в плен.

События этого дня хорошо описаны в основной части книги. Единственно, что мне хотелось добавить, так это впечатления аса Н. Г. Голодникава<sup>[76]</sup> о Мюллере как человеке:

*«Знаешь, когда Мюллера сбили, его ведь к нам привезли. Я его хорошо помню: среднего роста, спортивного телосложения, рыжий. Удивило то, что он был всего лишь обер-фельдфебелем, это-то при больше чем 90 сбитых! Еще, помню, удивился, когда узнал, что его отец простой портной. Так вот, Мюллер, когда его спросили о Гитлере, заявил, что на „политику“ ему наплевать, собственно к русским он никакой ненависти не испытывает, он „спортсмен“, ему важен результат — настрелять побольше. У него „группа прикрытия“ бой ведет, а он „спортсмен“, захочет — ударит, захочет — не ударит. У меня сложилось впечатление, что многие немецкие летчики-истребители были вот такими „спортсменами“. Ну и опять же деньги, слава.*

*Он еще очень возмущался: как-то подбитым заходил на посадку, когда кто-то из наших по нему начал стрелять. Он говорил, что это не по-рыцарски — расстреливать подбитого на посадке. А мы ему: „А наших летчиков, выпрыгнувших с парашютом, расстреливать в воздухе — это по-рыцарски?!“*

*Мюллер никак поверить не мог, что его Коля Бокий сбил. Коля был чуть ли не на голову его ниже и в плечах заметно уже. У нас командир бригады был Петрухин, резкий мужик, так он сказал Бокию: „Дай ему по морде, да так, чтобы он с „катушек слетел“, тогда поверит!“ Посмеялись. Немецкие летчики всегда просили показать того, кто их сбил, и, когда им показывали, почти всегда не верили. „Чтобы вот этот?! Меня?!“»*

О его дальнейшей судьбе есть огромные разночтения. Мурманский исследователь Ю. Рыбин в статье об этом асе утверждает со ссылкой на документы центра хранения историко-документальных коллекций в Москве, где хранятся личные дела бывших военнопленных, что обер-фельдфебель Рудольф Мюллер был убит 21 октября 1943 года при конвоировании в лагерь № 58 Мордовской АССР «при попытке к бегству».

На сегодняшний день можно несколько подкорректировать данные Ю. Рыбина. Итак, Мюллер был отправлен в лагерь № 27 близ Красногорска Московской области. Был застрелен при перемещении в лагерь № 2 в Мордовии. Похоронен на кладбище № 58.

На Западе же опубликованы многочисленные свидетельства того, что летчик еще в 1947 году содержался в тюрьме в Мурманске...

### **Гейнрих Эрлер**

Один из немногих немецких летчиков-истребителей, начавших свою карьеру в люфтваффе в 1940 году, провоевавший практически до конца войны. Гейнрих является действительно малоизвестным асом, так как большую часть своих побед одержал в Заполярье. Его 208 побед были одержаны всего за 400 боевых вылетов, то есть эффективность составляла примерно одна победа за каждые два вылета.

Гейнрих Эрлер родился 14 сентября 1917 года. Свою карьеру в люфтваффе начал в 1940 году, когда перевелся из зенитных частей в летные. Его первым боевым подразделением стала группа 4./Jagdgeschwader 77 (JG 77), в ее составе он одержал и свою первую победу в мае 1940 года. На тот момент JG 77 базировалась в Норвегии и несла на себе всю тяжесть войны на Севере. В январе 1942 года полк был переформирован в JG 5 Eismeer.

Свою вторую победу летчику пришлось ждать достаточно долго — до 19 февраля 1942 года. А после 11-й победы 20 июля он получил звание лейтенанта и должность штаффелькапитана (Staffelkapitan) в 6./Jagdgeschwader 5.

Особо ас отличился 21 августа, когда 6-я эскадрилья в полном составе блокировала аэродром Ваенга. На помощь гвардейцам 2-го сап пришли соседи, и вскоре над авиабазой разгорелся ожесточенный воздушный бой, в котором мессерам

противостояли 12 советских истребителей (четыре Р-40Е из состава 2-го гв. сап, четыре И-16 (27-й иап) и столько же ЛаГГ-3 из состава 255-го иап). В результате воздушной схватки были сбиты два ЛаГГ-3, два И-16 и еще два самолета были подбиты (Р-40Е и И-16). Эрлер, вернувшись с боевого вылета, заявил о трех сбитых вражеских самолетах. Это были его 42–44-я воздушные победы.

4 сентября был награжден Рыцарским крестом (Ritterkreuz) за 64 победы. С 1 июня 1943 года — гауптман и командир группы II./JG 5. За этот же период был награжден дубовыми листьями к Рыцарскому кресту.

21 июня был сбит в очередном воздушном бою. Вот одна из оперативных сводок того воздушного боя<sup>[77]</sup>: *«В период с 20.13 по 20.50 пять „Аэрокобр“ и три „Киттихаука“ 19-го гв. иап, ведущий гв. майор Кутахов, вылетали на перехват восьми Ю-87, в сопровождении десяти Ме-109. В районе станции Кирки, идя на высоте 3000 м, встретили десять Ме-109, находившихся чуть выше, на высоте 3200–3300 м. В завязавшемся бою гв. майор Кутахов подбил один Ме-109, самолет противника с разодранной плоскостью и рулем вышел из боя и со снижением ушел на запад. После этого гв. майор Кутахов с дистанции 100–50 м сбил на горке один Ме-109, самолет противника упал западнее ж.-д. разъезда № 11. В процессе боя один Ме-109 подбил „Аэрокобру“ гв. младшего лейтенанта Сверкунова, этот Ме-109 был атакован и сбит гв. младшим лейтенантом Компанийченко, самолет противника вошел в отвесное пикирование и упал западнее станции Ням-озеро. В этот же момент гв. капитан Кулигин был атакован и сбит. Летчик выбросился с парашютом и приземлился в 2 км южнее станции Кирки. Ме-109, сбивший „Киттихаук“ гв. капитана Кулигина, был атакован и сбит гв. лейтенантом Рябовым, самолет противника упал западнее станции Ням-озеро».*

Кроме того, в этом бою участвовали четыре «Киттихаука» 768-го иап, ведомые старшиной Зюзиным. Мало того, летчики ПВО записали себе один сбитый в группе самолет противника. По показаниям летчиков, самолет противника упал в 5 километрах западнее железнодорожного разъезда Ручьи.

В действительности в этом бою был сбит лишь гауптман Эрлер. Это подтверждают не только немецкие источники, но и наши наблюдатели с земли. Выписка из боевого донесения штаба 33-го озад № 0182 от 22 июня 1943 года к 8.00: *«В 20.35 (21.06) на ж.-д. эшелон в 4 км севернее станции Жемчужная был произведен налет восьми Ю-87 в сопровождении восьми Ме-109. При выходе бомбардировщиков Ю-87 из пике 2-й взвод пулеметной роты вел огонь на высоте 1000–2000 м на дистанции 1500–2000 м. Израсходовано патронов 12,7 мм — 146 шт., 7,62 мм — 700 шт. В воздушном бою с нашей истребительной авиацией один Ме-109 был сбит. Летчик спустился на парашюте».*

Гейнрих Эрлер смог благополучно приземлиться и вызвать помощь. Вскоре над местом приземления немецкого аса появилась четверка Вf-109, которую вскоре сменила другая четверка, прикрывавшая спасательный Ar-196 (ВВ+УВ), за штурвалом которого был фельдфебель Йозеф Берендес (Fw. Josef Berendes).

25 мая 1944 года Эрлер одержал 9 побед в один день, доведя счет своих побед до 155. 1 августа стал командовать JG 5, одновременно получив звание майора.

Финал его карьеры наступил 12 ноября 1944 года, когда британские бомбардировщики атаковали «Тирпиц». Вину за отсутствие воздушного прикрытия линкора возложили на Эрлера.

Итак, 12 ноября «Ланкастеры» из 617-й и 9-й эскадрилий RAF атаковали Хакойю западнее Тромсё, где базировался «Тирпиц».

Эрлер на тот момент базировался на полевом аэродроме Бардуфосс с 9./JG 5 (всего 12 FW-190А-3). Штаффель находился в 10-минутной готовности к вылету, и основной задачей летчиков было прикрытие лучшего корабля кригсмарине с воздуха. Но практически перед самым подлетом бомбардировщиков Эрлер поднял

своих истребителей для атаки противника в районе Альта<sup>[78]</sup>. И поэтому, когда на «Тирпиц» посыпались бомбы, прикрыть с воздуха его было некому!

После разбора полетов стало ясно, что тактической необходимости в раннем взлете не было и Эрлер, принимая такое решение, руководствовался только одним — как можно быстрее одержать юбилейную 200-ю победу. По решению военно-полевого суда в Осло Эрлер был разжалован до рядового пилота и приговорен к трем годам тюрьмы (отбыть которые должен был после окончания войны).

Правда, впоследствии выяснилось, что еще одной причиной потопления «Тирпица» была плохая координация между люфтваффе и кригсмарине. Летчики фактически и не знали о реальном местонахождении своего «подопечного», так как, меняя дислокацию, моряки не удосужились уведомить об этом своих коллег.

Теодору Вайссенбергеру удалось добиться перевода 27 февраля 1945 года своего бывшего командира к себе в 7-ю истребительную эскадру, на вооружении которой состояли новейшие по тем временам реактивные истребители Me-262. Но Эрлер, незаслуженно получивший столь унижительный и суровый приговор, в душе был надломлен и теперь искал смерти в воздушных боях. Уже за следующие пять недель Эрлер одерживает 8 побед, доведя свой счет до 208.

Утром 4 апреля 1945 года наступила развязка столь успешной карьеры летчика. Эрлер с своим ведомым взлетел с аэродрома Брандербург-Брест с задачей атаковать союзные бомбардировщики в 50 километрах восточнее Гамбурга. Это была группа «Либереиторов» из состава 448-й бомбардировочной группы USAAF, шедшая бомбить Пархим. Эрлер с ходу атаковал группу машин 714-й эскадрильи, сбив два самолета: Miss-B-Navin (командир экипажа лейтенант Шафтер) и Red Bow (лейтенант Майн). В ходе атаки его самолет был поврежден ответным огнем стрелков В-24 My Buddie (лейтенант Гордон Брок), а после выхода из нее был атакован «Мустангами» прикрытия.

Через минуту ас снова попытался атаковать третий «Либереитор» Trouble in Mind (капитан Джонни Рей). Как утверждали выжившие члены экипажа, в фюзеляж попало несколько снарядов, отчего начался пожар, однако в литературе прижилась более героическая версия. Согласно ей, в последние минуты жизни Эрлер по радио попрощался со своим командиром майором Теодором Вайссенбергером и сказал, что у него закончились снаряды и он таранит своего противника. Вероятно, это просто красивая легенда, так как поврежденный В-24 упал в Крюлленкемпе (Krullenkempe) около Гавельберга (Havelberg), а остатки «Мессершмитта» с телом летчика были найдены в лесу около Шарлиббе (Scharlibbe). На следующий день тело аса было погребено на городском кладбище.

### ***Хьюго Дахмер***

Родился 7 мая 1918 года в Кобленце. Свою службу в люфтваффе начал в составе 4./JG 26. Свою первую победу одержал 16 мая 1940 года, сбив французский истребитель «Моран» MS.406 в районе Турнэ (Tournai). В августе был переведен в 6./JG 26. Принял активное участие в битве за Британию, о чем свидетельствует его счет побед (9 к концу сентября 1940 года).

1 февраля 1941 года получил новое назначение — на этот раз в 1./JG 77, которая базировалась в Норвегии. Воевал вместе с Хорстом Карганико, за первые недели войны на Востоке одержал 11 побед. В марте 1942 года его 1./JG 77 стала 6./JG 5. Обер-фельдфебель Дахмер был награжден Рыцарским крестом 30 июля за 22 победы. 21 февраля 1942 года одержал свою 37-ю победу.

В декабре 1942 года был переведен инструктором по летному делу в JG 26, который базировался на тот момент в районе Канала, однако через несколько дней был определен в JG 2. Свою 39-ю победу одержал в январе 1943 года, а в начале марта сбил над Францией два американских В-17. Получил должность

штаффелькапитана в 1./JG 2 17 августа 1943 года. 11 сентября был тяжело ранен в ходе боя с британскими «Спитфайрами» над Руаном. После чего уже не летал и окончание войны встретил как инструктор в летной школе.

### ***Хорст Карганико***

Родился 27 сентября 1917 года в Бреслау в семье генерала от авиации Виктора Карганико. Вступил в люфтваффе в 1937 году в звании *Fahnenjunker*. Летному делу обучался в летной школе Берлин-Йоханништаль. На начало Второй мировой войны служил техническим офицером в штабе JG 1. С весны 1940 года — адъютант II./JG 77.

В Норвегии — с 11 апреля 1940 года. Свою первую победу одержал 21 июня 1940 года, заявив сбитым британский *Hereford* около Бергена.

Стал штаффелькапитаном 1./JG 77 1 января 1941 года, которая на тот момент базировалась на аэродроме Сола (Норвегия). Вскоре был назначен штаффелькапитаном в JG *zbV*, сформированной из 1., 14. и 15./JG 77. 25 июля сбил советский гидросамолет (вероятно, МБР-2). Карганико получил Рыцарский крест 25 сентября за 27 побед (он был вторым летчиком-истребителем на Севере, удостоенным этой награды, первым был Хьюго Дахмер).

В январе 1942 года I./JG *zbV* была влита в состав JG 5 как I./JG 5, а с марта 1942 года 1./JG 5 стала 6./JG 5. Несмотря на все изменения, Карганико оставался штаффелькапитаном. Весной 1942 года он одержал 23 победы за шесть недель войны. Стал командиром группы II./JG 5 в апреле 1942 года.

22 июля совершил вынужденную посадку в районе Муровского после остановки двигателя его *Bf-109F-4* (W.Nr.10256). Вернулся в часть своим ходом на следующий день. 12 августа в ходе воздушного боя во время прикрытия *FW-189* в районе Лицы самолет Карганико *Bf-109F-4* (W.Nr.10132) получил многочисленные повреждения. В итоге ас был вынужден совершить вынужденную посадку в районе Мотовска. Избежал плена и вернулся в свое подразделение на следующий день. По советским данным, эту победу одержали летчики 767-го иап ПВО.

26 марта 1944 года гауптман Карганико был переведен в систему ПВО рейха — в состав I./JG 5. 27 мая 1944 года в ходе атаки группы *B-17* его *Bf-109G-5* (W.Nr.110087) был поврежден и летчик погиб, столкнувшись с проводами ЛЭП в районе Чеври (Chevry) (Франция).

### ***Вальтер Шук***

Родился 20 июля 1920 года в Франкельхольце. В люфтваффе вступил в 1937 году и прошел путь боевого летчика вплоть до 8 мая 1945 года. Служил в составе *Jagdgeschwader 5* в Заполярье и *Jagdgeschwader 7* в Северо-Западной Европе, где одержал 206 побед в 500 вылетах (еще около 30 побед не получили подтверждения). Интересно, что 8 побед одержал на *Me-262*.

Отец Шука, шахтер и ветеран Первой мировой войны, с самого детства внушал сыну, что ему нужно избежать службы в пехоте. Поэтому, когда пришло время, Вальтер записался в люфтваффе.

Службу начал в составе *Jagdgeschwader 3*, а в апреле 1942 года переведен в 7 *Staffel Jagdgeschwader 5*. Летая на Севере до апреля 1943 года, он одержал 54 победы. В апреле 1944 года за 84 победы получил Рыцарский крест.

15 июня 1944 года одержал свою 100-ю победу (всего в этот день на его счет пошло 6 побед). Через два дня у него был самый результативный день в карьере — 12 побед за 24 часа (рекорд, не побитый никем в JG 5). В августе получил под командование 10-й штаффель JG 5.

Служа на Севере, Вальтер Шук отличался крайней недисциплинированностью и неоднократно получал выговоры от Гейнриха Эрлера. Спустя несколько дней после того, как он одержал 171-ю победу, в очередном боевом вылете он был ранен. Уже в госпитале он узнал, что представлен к дубовым листьям к Рыцарскому кресту.

После перехода в JG 5 обер-лейтенант переучился на Me-262 и в начале марта 1945 года попросился в JG 7 к Теодору Вайссенбергеру. По его воспоминаниям, курс переобучения был очень кратким, и уже 20 марта Шук сделал свой первый вылет на новом самолете.

24 марта во время высотного полета (на 10 тысяч метров) столкнулся с вражескими истребителями. Шук немедленно стал разворачиваться в сторону противника и заметил три самолета, определенные им как P-38 «Лайтинг» и два P-51 «Мустанг». В результате короткой схватки Шук сбил два «Мустанга». После того как Ганс Вальдманн погиб 26 марта, Шук стал командовать 3-м штаффелем.

10 апреля 1945 года он сбил четыре B-17 «Летающая крепость». На сегодняшний день можно определить двух его жертв: одним из бомбардировщиков был Henn's Revenge из 303-й бомбардировочной группы, а второй — Moonlight Mission, из 457-й. На выходе из атаки его Me-262 был сбит одним из истребителей прикрытия — P-51, в кабине которого сидел Джозеф Энтони Питербурс из 55-й истребительной эскадрильи. Германский летчик был вынужден воспользоваться парашютом, но посадка была неудачной, и конец войны летчик встретил в госпитале. Интересно, что в 2005 году во время визита в США Шук лично встретился со своим оппонентом.

### **Теодор Вайссенбергер**

Будущий ас родился 21 декабря 1911 года в Мюльхейме на Майне. В ноябре 1935 года поступил в аэроклуб, где совершил свой первый парящий полет на планере. Планеризмом Вайссенбергер занимался до июля 1941-го, налетав 196 часов. В кабину самолета впервые сел только в 1939 году, когда начал военную службу в качестве резервиста и инструктора по пилотированию.

В Заполярье попал 10 сентября 1941 года вместе с пополнением из пяти экипажей — выпускников специальной школы в Нойсбисбурге.

За первый месяц Вайссенбергер совершил 11 вылетов на Vf-110, но так ни разу и не увидел противника. Впервые это случилось только 24 октября. В тот день в 12.10 эскадрилья в полном составе вылетела на «свободную охоту». Вскоре, заходя со стороны моря в сторону Западной Лицы, немцы обнаружили несколько И-153. С ходу Вайссенбергер атаковал ближайшего противника.

По советским данным, это была группа из шести И-153, которые под прикрытием такого же количества И-16 штурмовали немецкие наземные позиции. Наши потери составили два И-153, при этом младший лейтенант И. А. Кукуркин из 2-й эскадрильи 147-го иап ВВС 14-й ВА погиб, а младший лейтенант И. Я. Бут совершил вынужденную посадку в тундре. Кроме того, сильно досталось самолету старшего лейтенанта В. И. Крупского.

Следующие победы одержал 24 января 1942 года, когда во второй половине дня они парой с обер-лейтенантом Францискайтом (Oblt. Franziskeit) вылетели на свободную охоту вдоль железной дороги на Мурманск. Уже через 15 минут в 4 километрах севернее станции Боярское столкнулись с группой советских истребителей. В письме находящемуся в госпитале Г. Т. Шмидту, своему старому другу еще по планерному спорту, Вайссенбергер описал этот вылет кратко и без эмоций: *«Двумя Vf-110 вылетели на штурмовку железнодорожной линии под охраной трех Vf-109. Внезапно нас атаковали четыре И-16 и три „Харрикейна“. В течение боя сбил один И-16 на высоте 300 метров с дистанции 50 метров, затем еще „Харрикейн“, шедший на бреющем, почти в упор (20-30 метров), еще двух сбили 109-е, итого 4 победы».*

К концу февраля на основе I./JG 77 была организована новая 5-я истребительная эскадра, и «церштёрер» (7-я эскадрилья) вошла в состав 2-й группы. До конца февраля эскадрилья летала на сопровождение бомбардировщиков Ju-87 и Ju-88, сбивших Полярное и Мурманск. Именно в этих районах Вайссенбергер 25 февраля сбил два «Харрикейна», ставшие 5-й и 6-й его победами. 16 марта Z-эскадрилья получила новое обозначение 10.(Z)/JG 5 и стала подчиняться непосредственно штабу эскадры, находившемуся в Осло и только летом 1942-го переведенному в Петсамо.

За апрель Вайссенбергер сбил еще 8 самолетов. Между тем на севере в небольших количествах появились американские «Аэрокобры», превосходившие Vf-110 по скорости. Первая встреча с ними закончилась плачевно: 8 апреля две пары «сто десятых», прикрывавших эскадрилью «Штук», уже при возвращении домой столкнулись с группой из 12–15 истребителей. От такой схватки лучше было бы уклониться, но рядом шли «Юнкерсы».

Вайссенбергер все же поймал в прицел один истребитель, и он, дымя, пошел вниз, но силы были не равны, и вскоре один, а за ним и другой, подбитые Vf-110, пошли на вынужденную, сесть им удалось удачно, практически без повреждений.

Последний вылет за этот месяц эскадрилья совершила 25-го с аэродрома Киркенес. Вскоре после взлета немцы перехватили южнее бухты Мотовской примерно 20 двухмоторных самолетов, определенных ими как Пе-2. В ходе первой атаки Вайссенбергер поджег две машины, при заходе на следующую неожиданно и с удивлением заметил, как три других Пе-2 внезапно сманеврировали и вышли наперерез «Мессершмиттам» — это были истребители Пе-3!

В коротком бою самолет Вайссенбергера загорелся. С большим трудом, но экипажу все же удалось перетянуть горящую машину на свою территорию. Через час экипаж забрал штабной «Шторьх».

Большой успех сопутствовал люфтваффе в воскресенье 10 мая 1942 года. Уже с утра эскадрилья Vf-109 над бухтой Ура завязала бой с трехкратно превосходящим количеством истребителей противника и сбила шесть при одной потере. Позже в бой включилась и эскадрилья «сто десятых» и отправила вниз еще три самолета.

После обеда взлетели вновь для сопровождения Ju-87 из состава I./St.G 5. Над побережьем Мотовской бухты их пути пересеклись с группой из тридцати «Харрикейнов». Завязался жестокий бой, по результатам которого немецкие летчики записали себе 13 побед! На счет Вайссенбергера пошли три МиГ и два «Харрикейна».

По советским архивным документам, 10 мая 1942 года 2-й гв. сап и 78-й иап ВВС СФ потеряли в воздушных боях 10 «Харрикейнов», при этом летчики — капитан Л. М. Мозеров, старший лейтенант В. В. Кравченко, лейтенант В. И. Бухарин, лейтенант И. Л. Животовский и сержант Е. А. Евстежеев — погибли, а старшие лейтенанты С. Г. Курзенков и С. М. Логинов получили ранения.

В последние месяцы 1942 года эскадрилья часто меняла аэродромы — Рованиemi, Алакуртти, Киркенес, однако боевых вылетов было очень мало. 8 сентября Вайссенбергер одержал последнюю — 23-ю победу на Vf-110.

Таким образом, итогом года пребывания на фронте для Тео Вайссенбергера стали 23 победы. Таким результатом могли похвастать немногие из истребителей, даже летавших на Vf-109. Еще в конце августа Вайссенбергер получил приказ о переводе в 6-ю, лучшую эскадрилью JG 5. Эта эскадрилья была вооружена самолетами Vf-109F-4, и 15 сентября Теодор совершил на нем первый боевой вылет.

По прибытии в новое подразделение Вайссенбергер в течение недели изучал новый для себя самолет, а дата его дебюта в составе 6-й эскадрильи — 15 сентября — совпала с днем первого боевого вылета, который состоялся ровно год назад. После боевого крещения на Vf-109 Вайссенбергер записал на свой боевой счет сразу два сбитых «Киттихаука»<sup>[79]</sup>.



Освоив новый истребитель, Вайссенбергер начал стремительно увеличивать свой боевой счет, и 27 сентября его список побед пополнили сразу пять сбитых советских истребителей: одна «Аэрокобра» и четыре «Харрикейна». Заявка на P-39 была оформлена после возвращения из разведки района аэродрома Ваенга, проведенной в паре с фельдфебелем Дебрихом.

Во второй половине того же дня Вайссенбергер в составе четверки Vф-109, но в паре с унтер-офицером Морсом вылетел на «свободную охоту» в район аэродрома Мурмаши, где они встретили четыре «Томагаука» из состава 20-го гв. иап и пять «Харрикейнов» из 837-го иап. В результате 25-минутного воздушного боя пилоты 6/JG5 сбили два «Харрикейна» и два «Томагаука» и без потерь вернулись на свой аэродром. После этого боя на боевой счет Вайссенбергера было записано четыре сбитых «Харрикейна». В этом же бою свою первую победу одержал и Август Морс.

Ненастная погода в течение почти всего октября и резкое уменьшение количества светлого времени в этих широтах вскоре сильно сократили активность авиации обеих сторон, однако опытные пилоты 6/JG5 продолжали вылетать на боевые задания. 22 октября Вайссенбергер вылетел в составе звена на сопровождение самолета-корректировщика FW-189 из состава 1(H)/32. Полет проходил спокойно, советских истребителей в воздухе не было, но уже над линией фронта мотор его Vф-109F внезапно отказал. Нужно было немедленно принимать решение: идти на вынужденную или покинуть самолет на парашюте, но пилот предпочел планировать, пока это будет возможно. Благодаря полученным навыкам в клубе планеризма к летному мастерству ему удалось перетянуть окопы и уже над своей территорией выброситься с парашютом.

После благополучного приземления Вайссенбергер отправился пешком в надежде выйти к немецкому полевому посту. Пройдя пешком около восьми часов, он, наконец, вышел на патруль горных егерей. Вскоре за ним прилетел «Шторьх», не раз вывозивший немецких летчиков из советского тыла.

### **Дитрих Вайничке**

Дитрих Вайничке родился 20 ноября 1920 года в Берлине. С детства питал любовь к садоводству и учился этому искусству. 1 октября 1939 года призван в армию.

Вайничке был пилотом Jagdstaffel 5./II./JG 5. Награжден Железным крестом 1-го класса.

Первый раз в небе Заполярья унтер-офицер был сбит на Vф-109Е-7 26 февраля 1942 года в воздушном бою в районе Мурманска. Автором победы был старший лейтенант Анатолий Елисеев<sup>[80]</sup>. Однако через два дня немецкий летчик был найден спасателями и, намучившись за время скитания по тундре со своим капризным примусом, постоянно отказывающимся загораться на 36-градусном морозе, эвакуирован на свою базу спасательным «Шторьхом».

В звании фельдфебеля был повторно сбит на самолете Vф-109G-2 в бою с советскими «Аэрокобрами» 12 марта 1943 года в районе поселка Мурмаши и, пытаясь уйти на лыжах, попал в советский плен на следующий день. Всего на тот момент на его счету значилось 18 воздушных побед.

*«Пока мы делились впечатлениями о минувшем воздушном бое, начальник штаба полка подполковник Степанов с группой механиков привел еще одного немецкого летчика по фамилии Вайничке. Он тоже оказался из группы асов. Немец, спустившись на парашюте, пытался отстреливаться. Его ранили, и наша трофейная команда доставила его на аэродром. Немецкий летчик показал, что он летал на „Мессершмитте-109ф“ со знаком червонного туза на фюзеляже. Вайничке подтвердил, что Гитлер лично направил на Север группу летчиков-асов для восстановления господства фашистов в воздухе. У этих немецких летчиков под*

*воротником висели своего рода амулеты в виде игрушечных цветных ботиночек на ниточке»<sup>[81]</sup>.*

В советском лагере для военнопленных в Череповце он всячески пытался скрасить условия пребывания соотечественников. Писал стихи, рисовал портреты, занимался овощеводством, озеленял территорию лагеря. Организовал кукольный театр, который, по воспоминаниям товарища по плену, *«во всем этом отчаянии был настоящим просветом».*

В 1949 году вернулся на родину. После возвращения в Германию на протяжении 50 лет профессионально занимался садоводством в Берлине.

В свои 84 года находил возможность летать на легкомоторной «Сессне».

Умер 8 января 2007 года.

## Советские самолеты-истребители на Северном театре военных действий

В отличие от других участков советско-германского фронта в Заполярье сложилась уникальная ситуация. Поскольку переброска на Крайний Север самолетов с советских заводов по ряду причин была затруднительной, то здесь имел место уникальный случай — пополнение советских ВВС возложили... на западных союзников! До 95 % поступавших в мурманский порт английских и американских самолетов зачислялись в действующие здесь части ВВС, ПВО и морской авиации.

### *Р-40 «Томагаук» и «Киттихаук»*

Истребители этого типа начали поступать с января 1942 года.

Динамика поступления Р-40 в Мурманск следующая:

11.01.42	20.01.42	10.02.42	12.03.42	Всего за 1943 г.	29.02-5.04.44 г.
4	15	2	44	272	111

Первым на Севере «Томагауки» ИВ получил 147-й иап. Поскольку боевые действия в зоне ответственности полка носили позиционный характер, то переучивание проходило по-фронтовому, прямо на аэродроме базирования, совмещаясь с боевой работой. Параллельно полк продолжал воевать на И-153, в перерывах между боями осваивая, кроме того, и «Харрикейн» ВІІ. Первые три самолета (АК295, 296 и 318) в полк поступили в начале декабря 1941 года, а к концу января следующего года переучивание было завершено. Освоение «Томагаука», несмотря на неплохие общие характеристики самолета, проходило непросто: еще в декабре было разбито две машины: АК318 загорелся в воздухе, а АК296 сорвался в штопор. А первой боевой потерей на Севере стал АК295, сбитый в воздушном бою 1 февраля 1942 года.

До середины апреля полк воевал сразу на двух типах истребителей: так, во 2-й эскадрилье были как Р-40, так и «Харрикейны».

1 апреля 1942 года полк стал 20-м гв. иап, одновременно переведен на новый штат 015/134.

### *«Харрикейн»*

Традиционно в советской литературе по поводу этого истребителя любили цитировать высказывание Сталина, что «„Харрикейны“ — дрянь», из которого вполне логично вытекал вывод: «Наши летчики не любят эту машину». Однако так ли это было на самом деле?

Да, безусловно, по состоянию на 1941 год эти истребители не считались самыми современными. Да, их тактико-технические характеристики были хуже, чем ТТХ «Спитфайров», но последних не хватало самим англичанам, а первых они могли поставить много и сделать это быстро. С другой стороны, идеальных самолетов, как, впрочем, и ничего другого, в мире не существует. «Харрикейн» по ряду показателей уступал советскому Як-1, но существенно превосходил И-15 и И-16, составлявшие основу авиационной группировки на Севере (их доля достигала 80 %). Кроме того, все они были оснащены радиостанциями, а по качеству сборки и технической надежности на порядок превосходили советские истребители любого типа. О том, насколько верно утверждение, что человек красит машину, а не машина человека,

можно убедиться на примере 151-го крыла Королевских ВВС, воевавшего на Севере. За два месяца пребывания в СССР погода позволила британским пилотам нормально летать лишь одну неделю. Но и за этот короткий промежуток времени они успели отлично показать себя и свои самолеты.

Ну а вопрос любви или не любви вообще сугубо субъективный. Ясное дело, что «Харрикейн» при первом знакомстве приходился не слишком по душе нашим летчикам. Мало того что вся информация в кабине на английском языке, которого не знал практически никто (в 30-х годах в советских школах преподавали исключительно немецкий), так еще и все единицы измерения не метрические, а футы, мили, галлоны и т. д. Да и немаловажный для летчика момент — алгоритм размещения приборов также не соответствовал принятому на советских самолетах. Абсолютно иной была и вся система эксплуатационного обслуживания самолета. Тем не менее за 1941–1944 годы (в 1944 году «Харрикейны» сняли с производства) Советский Союз получил 3082 истребителя этого типа.

В Заполярье на «Харрикейнах» воевали 72, 78, 152 и 760-й полки, действовавшие в Карелии и на Кольском полуострове.

В ходе активного применения в боях выявились не только недостатки, но и достоинства — самолет оказался прост и послушен в пилотировании. Невелика была нагрузка на ручку, эффективен триммер руля. «Харрикейн» легко и устойчиво выполнял различные фигуры, будучи вполне доступен летчикам средней квалификации, что было немаловажно в условиях военного времени. Понравилась нашим пилотам и просторная кабина с хорошим обзором. Большим плюсом была полная радиофикация поступивших британских истребителей. Но даже с учетом всех плюсов итог был однозначен: «Харрикейн» значительно уступал истребителям противника — и устаревшему Vf-109E, который еще оставался основным на северном участке фронта, и тем более новому Vf-109F. Поэтому после получения этих машин их начали переделывать по своему разумению, стараясь если не устранить, то хотя бы смягчить основные недостатки английского истребителя. Уже осенью 1941 года в 78-м иап по предложению его командира Б. Ф. Сафонова была произведена переделка полученных машин под советское вооружение. Вместо четырех «Браунингов» стали ставить два пулемета БК калибра 12,7 мм с запасом по 100 патронов на ствол и добавили два держателя под 50-килограммовые бомбы. Огневую мощь усилили также четырьмя реактивными снарядами.

*«Осенью 1941 года на Северный флот поступила первая партия английских самолетов „Харрикейн“, или, как мы их в шутку прозвали, „Харитон“. С этим истребителем я познакомился заочно еще до войны, когда учился в Таганрогском авиационном техникуме. На уроке английского мне досталась для перевода статья из иностранного журнала. Как раз там шла речь о „Харрикейне“. По характеристикам, приведенным в журнале, английский истребитель мне понравился. Скорость у него была около 550 километров в час, на вооружении имелось восемь пулеметов. Подумал тогда: „Вот бы полетать на таком самолете!“*

*Но когда я стал летать на нем в 1942 году, „Харрикейн“ можно было считать вчерашним днем в авиации. Чтобы как-то уравнивать английский истребитель с мессерами, мы усовершенствовали его вооружение. Прежде всего снимали пулеметы. Огня они давали много, но слишком рассеивались пули. Взамен мы поставили советские 20-мм пушки и пулеметы Березина калибра 12,7 мм. Сразу резко возросла дальность огня и его забойная сила. Чтобы сбить вражеский самолет, достаточно стало одного-двух попаданий»<sup>[82]</sup>.*

### **P-47 «Тандерболт»**

В годы Второй мировой войны истребители P-47 состояли на вооружении ВВС пяти государств, в том числе и СССР. Попали такие машины и в ВВС Северного

флота. Всего нам были поставлены 195 самолетов: 190 получено в 1944 году и пять — в 1945-м.

В авиации ВМФ СССР истребители P-47 получил 255-й иап ВВС Северного флота. Испытательные полеты строевыми летчиками проводились с 29 октября по 5 ноября 1944 года, одновременно исследовалась возможность базирования «Тандерболтов» на заполярных аэродромах.

Результаты испытаний в целом оказались благоприятными, поэтому было принято решение вооружить одну эскадрилью 255-го иап 14 самолетами «Тандерболт» (в основном P-47D-27-RE с каплеобразными фонарями). Перед летчиками были поставлены следующие задачи:

- дальнейшее сопровождение бомбардировщиков;
- горизонтальное и маловысотное бомбометание из расчета бомбовой нагрузки до 1000 кг на один самолет;
- атака кораблей охранения конвоев.

В 255-м иап «Тандерболты» эксплуатировались в течение года после окончания войны, дольше, чем где бы то ни было в СССР.

*«Это истребитель, да... Тяжелый истребитель. В принципе для ведения воздушного боя с мессерами не годится. Он был создан у них для прикрытия „Крепостей“, когда они бомбили на больших высотах. Двигатель развивает основную мощность на больших высотах, 7-10 тысяч и выше. В принципе тяжелый на управлении, на ручке и по маневренности, он тяжелый. Я его не считаю истребителем... Такой полубомбер. Они его называют истребителем дальнего сопровождения бомбардировщиков. Но вести воздушный бой... Потом на аэродром Ваенга собрали их со всех морских аэродромов. Даже в конце 1945 года, примерно в октябре, наша группа, я летал, нас было 4 человека, летали за „Тандерболтами“, которые оставались в разведполку в Евпатории. Перегоняли их на Север. А потом помяли тракторами»<sup>[83]</sup>.*

### **P-39 «Аэрокобра»**

Первые истребители P-39 разгрузили в Мурманске в конце декабря 1941 года, в следующем году поставки только продолжались. Великобритания отправила в Советский Союз 212 истребителей P-39 северным маршрутом через Мурманск, 54 из них в пункт назначения так и не попали, утонув вместе с транспортными судами.

Первым на Севере «Кобры» получил 19-й гв. иап. Сам полк был сформирован в 1940 году в Карелии как 145-й иап. Войну летчики встретили, летая на И-16. Первый в полку полет на «Аэрокобре I» выполнил 19 апреля 1942 года командир 1-й эскадрильи капитан Павел Кутахов.

Вот что вспоминал потом летчик полка Иван Дмитриевич Гайдаенко: *«Первые „Аэрокобры“ пришли из Англии. Причем англичане не так, как мы, отправляли самолеты. Мы ведь перед отправкой все помоем, вылижем, а их „Кобры“ были грязные, на колесах земля, так и привезли нам их такими морским путем на кораблях. Доставили „Кобры“ в Африканду. Главной сложностью было то, что с машинами не привезли никаких инструкций. Мы, к примеру, никак не могли допереть, как у них работают тормоза. У нас тормоза пневматические, на ручке был рычаг, который надо было зажать, а у „Кобры“, как у бомбардировщика, тормоза гидравлические, и выжимались они носком сапога на педали. Долго мы крутились, пока это разгадали. Другая особенность: „Кобра“ трехточечная, а наши самолеты все с хвостовым колесом. Соответственно на нашем самолете взлет осуществлялся так: ручку на себя, бежишь, набираешь скорость, отдаешь немного ручку, поднимаешь хвост, еще разгоняешься, потом добираешь ручку и взлетаешь. А на „Кобре“ хвост поднимать необходимости не было. Но у нас же инструкции не было, мы не знали. Взлетали, как было положено по нашим нормам, как привыкли.*

*Первым на „Аэрокобре“ вылетал Кутахов. Он ручку на разбеге на себя взял, потом отдал ее. Самолет бежит, бежит и никак не взлетает. Наконец скорость набрал, а тут уже конец аэродрома, но все-таки машина взлетела. Потом мы доперли, что ручку надо держать нейтрально, пусть машина бежит, пока не наберет скорость подъема передней ноги, а потом уже можно ее отрывать»<sup>[84]</sup>.*

На первых порах советские летчики с недоверием относились к необычному для того времени шасси с носовой опорой, однако очень быстро они оценили преимущества такой схемы шасси перед традиционной с хвостовой опорой: значительно лучший обзор и более простое управление самолетом на рулежке. Поведение истребителя в воздухе также понравилось летчикам. По максимальной скорости и скороподъемности «Аэрокобра» превосходила любой из истребителей, состоявших на вооружении полка ранее. Остекление фонаря обеспечивало практически круговой обзор из кабины, а сама кабина была просторной и комфортабельной даже по западным стандартам, имела подогрев.

Эмоции советских летчиков в отношении вооружения «Аэрокобры» выглядели более противоречивыми: летчики предпочитали 20-мм автоматические пушки, считая пулеметы «Браунинг» винтовочного калибра 7,7 мм недостаточно эффективными. Зачастую крыльевые пулеметы демонтировались.

Советские летчики считали «Аэрокобры» маневренным истребителем, не уступавшим противнику ни на вертикалях, ни в горизонтали.

15 мая 1942 года 19-й гв. иап под командованием майора Г. А. Рейфшнейдера вернулся на фронт. Личный состав полка насчитывал 22 летчика, на вооружении находилось 16 истребителей «Аэрокобра I» и десять Р-40Е. Уже вечером 15 мая летчики полка совершили боевой вылет, в котором четверка «Аэрокобр» перехватила над озером Тулп-ярв группу из 12 истребителей Vf-109 и восьми двухмоторных Vf-110. В воздушном бою по одному самолету противника сбили капитан Кутахов и старший лейтенант Бочков — это первые победы, одержанные на «Аэрокобрах» советских ВВС.

Другими частями из числа воевавших на Севере и получивших после середины 1943 года истребители «Аэрокобра» являлись 20-й гв. иап, все пять истребительных авиаполков ВВС Северного флота.

### **МиГ-3**

Первые истребители этого типа попали в 72-й сап 19 июля 1941 года. МиГ-3 на Севере выполняли следующие боевые задачи: прикрытие района базирования и вылеты на перехват самолетов противника. В тот же день состоялся и их боевой дебют. На перехват большой группы вражеских бомбардировщиков под прикрытием Vf-109 и Vf-110 взлетели в числе прочего и пара МиГов.

Произошел жаркий воздушный бой, в котором лейтенант Сорокин на МиГ-3 сбил свой первый самолет — Vf-110 W.Nr.3588 из отряда 1(Z)/JG 77, оба члена германского экипажа попали в плен. При этом немцы традиционно относят эту потерю на счет зенитной артиллерии.

Приказом командующего ВВС СФ в составе полка была сформирована группа МиГ-3, подчиненная непосредственно командиру полка и его штабу.

Следующий бой с участием МиГ-3 отмечен 21 июля, когда истребитель лейтенанта Сорокина получил ощутимые повреждения: была перебита бензомагистраль, пробита снарядом правая плоскость, прострелены обе консоли стабилизатора.

22 июля отмечено и первыми потерями в матчасти: во время взлета по тревоге пары МиГ-3 не повезло летчику управления полка Калугину — его самолет опрокинуло взрывной волной, а сам он получил тяжелые ранения. Пилот второго МиГа Айропетян устремился вдогонку за бомбардировщиками, но был перехвачен

ожидавшими их мессерами и сбит. Через три дня во время бомбардировки аэродрома Ваенга на земле был уничтожен один МиГ-3.

В целом к осени в полку летнопригодных МиГов из-за боевых потерь практически не осталось.

### **Пе-3**

Весной 1942 года советское командование приняло решение о переброске на Север хорошо зарекомендовавших себя на других участках фронтах дальних истребителей Пе-3. Первым был выбран 95-й иап, экипажи которого в течение месяца прошли подготовку к полетам над безориентирной местностью и начиная с середины апреля включились в боевые действия. Так как в составе флотской авиации не было достаточного количества бомбардировщиков, то первоначально Пе-3 привлекли к нанесению ударов по кораблям и аэродромам противника.

И зачастую такие налеты были достаточно эффективны (по крайней мере, по докладам летчиков). Так, 15 апреля 1942 года четверка Пе-3, возглавляемая капитаном В. Куликовым, атаковала военно-морскую базу Лиинахамари. Результатом удара стало потопление транспорта водоизмещением 4 тысячи тонн, повреждение нескольких судов, причалов и портовых сооружений.

Весной и летом 1942 года после усиления ударов немецкой авиации по конвоям союзников, следовавшим из Англии в порты Мурманска, Архангельска и Молотовска, для более эффективного противодействия противнику советское командование создало Особую морскую авиационную группу (ОМАГ). В ее состав в числе прочего вошел и 95-й иап, экипажам которого, кроме прикрытия кораблей, поручалось нанесение ударов по немецким аэродромам в дневных условиях.

Практически впервые стал использоваться и истребительный потенциал полка. Так, для прикрытия каравана PQ-17 «пешки» были переброшены на полевые площадки, что позволило немного выдвинуть на северо-запад зону авиационного прикрытия. Четверки Пе-3 попеременно вылетали на барражирование, делая 2-3 полета в сутки — каждый продолжительностью по 4-5 часов.

И такие вылеты часто заканчивались воздушными боями. Так, 19 сентября 1942 года четверка Пе-3, возглавляемая командиром полка, отразила налет 24 бомбардировщиков Ju-88, попытавшихся атаковать суда конвоя PQ-18 на рейде Молотовска. При этом два немецких самолета было сбито, несколько повреждено.

Еще одной функцией Пе-3 95-го иап стало сопровождение своих торпедоносцев и бомбардировщиков при нанесении ударов по конвоям противника.

Летом 1942 года в состав ОМАГ включили также 13-й сбап на Пе-3бис. Ввод в строй летчиков из полка майора В. П. Богомолова осуществлялся с помощью опытных командиров эскадрилий из 95-го иап, и вскоре недавно прибывшая часть стала привлекаться для прикрытия морских конвоев.

Однако этот полк в истории войны в Заполярье больше отметился небоевыми потерями. Известен случай, когда в одном из вылетов группа Пе-3 полка попала в районе аэродрома посадки в мощный снежный заряд. Не имевшие достаточного опыта ориентирования над лесотундрой экипажи оказались перед незавидным выбором: либо прыгать с парашютами, либо сажать самолеты «на брюхо». В подобных инцидентах и при ночных посадках на не приспособленные для этого полосы полк потерял большинство своих машин, а оставшиеся передал в 95-й иап и навсегда простился с Пе-3.

Относительно недолго воевал на Пе-3 в составе ВВС Северного флота и 121-й авиаполк. В середине 1943 года эта часть также передала свои самолеты в 95-й иап, который летал на Пе-3 до последних дней войны.

Значительную часть разведывательных заданий над Заполярьем выполняли оборудованные фотоаппаратами Пе-3 из 118-го разведывательного авиаполка (ран)

ВВС Северного флота.

### **И-15бис**

Впервые истребители этого типа появились в составе 72-го сап ВВС СФ в конце декабря 1939 года. А в 1940 году — на вооружении 145-го и 147-го иап. Позднее все истребители-бипланы осели в 147-м иап.

На момент начала войны на аэродроме Ваенга морские летчики располагали 28 И-15бис, а армейцы на Шонгуе — 56 (это общая цифра И-15бис, как и И-153).

Уже 29 июня старший лейтенант С. Уваров из 72-го сап одержал первую победу, сбив Ju-88. У летчиков 47-го иап отмечены только потери. Так, в результате налета немецкой авиации на земле были потеряны машины по крайней мере одной эскадрильи.

В начале июля в составе ВВС 7-й армии был направлен 65-й штурмовой авиаполк, на вооружении которого было 67 И-15бис (командир — Герой Советского Союза В. И. Белоусов<sup>[85]</sup>). С созданием Карельского фронта полк вошел в состав 103-й иад. А в начале марта 1942 года за достигнутые успехи полк преобразовали в 17-й гвардейский штурмовой. Вскоре летчики получили новенькие Ил-2, а остатки «бисов» по наследству достались 828-му шап. В ноябре 1942 года полк вошел в состав 261-й штурмовой иад. Кстати, в этой же дивизии был и еще один полк, летавший на бипланах, — 839-й иап (с февраля 1943 года — 839-й шап).

В составе ВВС СФ отдельные экземпляры И-15бис задержались до конца войны, так как использовались на второстепенных направлениях. Причем последний И-15бис № 5387 из состава 54-го сап списали только 1 октября 1945 года.

### **И-16**

На Севере крупнейшим соединением, летавшим на И-16, был 145-й иап в составе 14-й армии. На момент начала войны здесь числилось 56 истребителей этого типа.

#### Потери И-16 145-го иап в 1941 году

Период	Общее число потерянных	Причины потерь				
		Истребительная авиация противника	По неизвестным причинам	От огня зенитной артиллерии	Уничтожены на земле	Аварии и катастрофы
Июнь	7	4	2	—	1	—
Июль	18	10	—	2	6	—
Август	2	2	—	—	—	—
Сентябрь	1	1	—	—	—	—
Октябрь	—	—	—	—	—	—
Ноябрь-декабрь	5	1	1	—	3	—
Всего	33	18	3	2	10	—

Были «ишачки» и в составе 72-го сап ВВС СФ. Первые И-16 тип 24 появились в апреле 1941 года, однако на момент начала войны их количество было относительно незначительным. Вскоре в полк передали дополнительную партию из 22 истребителей. Именно на И-16 старший лейтенант Б. Ф. Сафонов одержал свои



первые 14 побед. В руках опытного летчика И-16 был опасным противником вплоть до 1943 года. Особенно когда касалось маневренного боя.

Наличие истребителей И-16 в составе ВВС СФ

22.06.41	01.05.42	01.07.42	18.11.42	01.07.43	01.01.44	01.06.44	01.01.45
16 (+ 2 УТИ-4)	12/3	8/3	10/6	5/0	4/0	3/1	1/0*

\* В числителе — боеготовые; в знаменателе — небоготовые.

## **Немецкие самолеты-истребители на Северном театре военных действий**

### **«Фокке-Вульф» FW-190**

На Севере FW-190 появились довольно рано — уже в июне 1942 года. Это были машины 11-го отряда 5-й истребительной эскадры.

В феврале 1943 года был сформирован 14-й истребительно-бомбардировочный отряд 5-й истребительной эскадры, получивший на вооружение FW-190A-2/A-3. Через год это подразделение было переименовано в отряд 4./SG5 и вошло в состав штурмовой группы I/SG5. В конце мая — начале июня того же года группа передала свои Ju-87D-5 вновь сформированной NSGr8, а на вооружение поступили также «Фокке-Вульфы», в основном серии F-8. Такими же машинами была вооружена 4-я группа 5-й эскадры, которая с августа 1944 года действовала на мурманском направлении.

Хотя появление весной 1943 года самолетов FW-190 в северном небе и не привело к существенному изменению оперативной обстановки, тем не менее создало определенные сложности для советской стороны. Используя штурмовые варианты FW-190, немцы создали критическую обстановку на коммуникациях Северного оборонительного района. Максимальное число «сто девяностых» было сосредоточено на Крайнем Севере осенью 1944 года.

### **«Мессершмитт» Bf-110**

В составе группировки 5-го воздушного флота к началу войны находилось звено (по разным данным, от 4 до 6 самолетов) Bf-110E-2, которое входило в состав 76-й истребительно-бомбардировочной эскадры. В дальнейшем был сформирован 1-й (истребительно-бомбардировочный) отряд в составе 77-й истребительной эскадры. После объединения истребительной авиации в Норвегии и Северной Финляндии в 5-ю эскадру Bf-110 состояли на вооружении 10-го, а затем — 13-го отрядов. На 30 ноября 1943 года 13-й отряд насчитывал 16 машин (одна — типа G-C, 11 G-2, две G-4 и две E-2). Отряд находился на Севере до февраля 1944 года, затем был переброшен в Южную Норвегию.

В первые два года войны Bf-110 в основном применялся как истребитель-бомбардировщик. Объектами атак были аэродромы советских ВВС, малые суда в прибрежных водах, а также Кировская железная дорога. В 1943 году эти машины использовались для прикрытия конвоев у берегов Норвегии. Согласно советским данным, 5-й воздушный флот только от действий ВВС Северного флота потерял: в 1941 году — 15 Bf-110 (без учета 12 самолетов, сбитых ВВС Карельского фронта), в 1942 году — 27, в 1943 году — 43 машины этого типа. В 1944 году был сбит единственный Bf-110.

### **«Мессершмитт» Bf-109**

На момент начала войны в составе Luftwaffenkommando Kirkenes было 20 Bf-109E из состава 1. и 14./JG 77. Вскоре эти истребители были заменены на Bf-109F, а потом и Bf-109G. С конца ноября 1942 года с наступлением четырехмесячной полярной ночи началось перевооружение II./JG 5 на новые Bf 109G-2. Это были истребители модификации G-2/R6 с подвесными пушками MG 151. В апреле 1943 года первые

«Густавы» стали поступать на вооружение III./JG 5, но, пока шел процесс переобучения, на боевые вылеты летали как «Густавы», так и «Фридрихи».

Дебют «Густавов» на Севере произошел 19 февраля 1943 года, когда четверка 6./JG вылетела на «свободную охоту» в район одного из советских аэродромов. В итоге самолеты были обстреляны зенитной артиллерией, причем был сбит унтер-офицер Рудольф Фентен на «Желтой 6» (W.Nr 13927), летчик совершил аварийную посадку и попал в плен.

*«У немцев были хорошие истребители. Мощные, скоростные, устойчивые к повреждениям, маневренные. Про Me-109E могу сказать, что по своим ТТХ он соответствовал 28 и 29 типам И-16, превосходил все ранние типы И-16 и „Харрикейн“, уступал Як-1, P-40 и P-39. По словам летчиков из 20-го иап, Як-1 превосходил „Е“ по всем статьям. Подустарел этот истребитель к 1942 году, хотя у нас, на Севере, использовали его почти до начала 1943-го, а потом как-то быстро убрали, за одну или две недели. Видимо, очень серьезные потери стали на них нести. Потом нам встречались только Me-109Ф, Me-109Г и ФВ-190.*

*Me-109Ф превосходил „Е“ на порядок, был более современным. Невероятно динамичная машина, с хорошей скоростью и вертикальной маневренностью. На горизонтали хуже. Вооружен был средне — 20-мм пушка и два пулемета. По сумме характеристик он, безусловно, превосходил все типы И-16 и „Харрикейн“, Як-1 и P-40 были ему равны, а P-39 он немного уступал.*

*Me-109Г был сильной машиной, скоростной и очень хорош на вертикали, был неплох на горизонталях, но он появился поздно, только в 1943-м, когда уже все наши полки были перевооружены на современную технику. По сумме ТТХ основные наши истребители — Як-16 (76,9), Ла-5 (7) и P-39 „Аэрокобра“ — были с ним на равных, а P-40 „Киттихаук“ — чуть хуже.*

*Фоккер тоже был сильной и скоростной машиной, но как истребитель уступал Me-109Г, он разгонялся не так быстро („лоб“ большой) и на вертикали был похуже. Что касается динамики разгона, то у фоккера она действительно была слабой, в этом он уступал практически всем нашим машинам, может быть, кроме P-40, P-40 с ним был равен в этом отношении. Фоккер был очень мощный, поэтому его часто использовали в качестве ударного самолета, он позволял подвеску бомб. Двигатель фоккера был значительно надежнее и устойчивее к повреждениям, чем у мессера, это факт. Если фоккер два цилиндра терял, то все равно летел. Хотя повышенная надежность и устойчивость к повреждениям — это характерно для всех радиальных двигателей по сравнению с рядными. Тут до уровня наших движков немцы все равно не дотянули, у нас И-16 и Ла-5 могли и четыре цилиндра потерять, и все равно „домой“ долетишь, для фоккера же потеря двух цилиндров была пределом.*

*Из-за радиального двигателя немецкие летчики на фоккерах любили в лобовые ходить, особенно поначалу, двигателем прикрывались, а вооружение у него мощнейшее — 4 20-мм пушки и 2 пулемета. Знать, что твоя машина пару-тройку попаданий выдержит, а ты противника одной очередью разнесешь, — это большую уверенность в лобовой атаке придает. Впрочем, вскоре немцы в лобовые на „Кобры“ стали ходить с большой опаской, это чувствовалось. У нас пушка 37-мм, тут никакой двигатель не поможет, одно попадание — и все. При таком раскладе для лобовой надо нервы крепкие иметь, тут двигатель не помощник. А у нас нервишки-то были крепче немецких.*

*Пикировал фоккер тоже очень хорошо, это общее свойство немецких машин было.*

*Надо сказать, что Me-109Г и ФВ-190 несли очень мощное бортовое вооружение, по пять и шесть огневых точек соответственно, по большей части пушечных. Это было очень сильной стороной немецких машин»<sup>[86]</sup>.*

Сравнительные характеристики некоторых самолетов-истребителей, воевавших на Севере

	«Харрикейн» IIA	«Харрикейн» УБ, ШВАК, РС	И-16 тип 29	ЛаГГ-3	Vf- 109E-4	Vf-109F- 2
Полетный вес, кг	3171	3352	1966	3100	2585	2780
Скорость у земли, км/ч	427	407	408	446	470	502
Скорость, км/ч, на высоте, м	522/5500	504/5500	461/4350	518/4450	558/4450	594/6000
Время на бора высоты 5000 м, мин	7,2	8,3	6,2	7,1	6,2	5,3
Время виража, сек.	20,5	—	16	26	23	19,5
Практический потолок, м	10 100	9850	9800	9300	10 000	10 400
Вооружение	8×7,69 мм	2×20, 2×12,7 мм, 6 РС82	1×12,7 мм, 2×7,62 мм, 6 РС82	1×20 мм, 1×12,7 мм, 6 РС82	2×7,92 мм, 2×20 мм	2×7,92 мм, 1×15 мм

## Приложения

## **Приложение № 1**

### **Авиация Беломорской военной флотилии в Великой Отечественной войне**

Летом 1940 года в Архангельске для обеспечения на случай войны перевозок в районе Белого моря была сформирована Беломорская военно-морская база (БВМБ). Ее начальником был назначен контр-адмирал А. А. Кузнецов. Ей оперативно была придана 49-я авиационная эскадрилья Северного флота, на вооружении которой состояли МБР-2. Планировалось, что в случае войны артиллерийские батареи и авиация БВМБ во взаимодействии с частями Архангельского военного округа могли оказать противодействие силам противника в случае прорыва в Белое море или нанесения воздушных ударов по портам и самой базе.

С началом Великой Отечественной войны силы БВМБ были значительно увеличены — в ее составе появились боевые корабли, а также 2-я авиагруппа под командованием И. П. Мазурика<sup>[87]</sup> (сформирована к 1 августа, на вооружении 14 самолетов).

А 2 августа 1941 года приказом народного комиссара Военно-морского флота Н. Г. Кузнецова была сформирована Беломорская военная флотилия с главной базой в Архангельске. В оперативном подчинении она находилась у командования Архангельского военного округа.

Авиация, участвовавшая в обороне Белого моря в 1941 году, состояла из 12-15 гидросамолетов МБР-2 49-й авиаэскадрильи, действовавшей с гидроаэродромов Архангельска и Заполярья, а также звена гидросамолетов 118-го авиаполка Северного флота, базировавшегося на Иоканьгу. Летчики выполняли разведывательные полеты в Белом море, а также на подходах к нему на расстоянии до 100 миль от аэродромов.

Воздушное прикрытие сил и баз флотилии осуществляли истребители И-153 134-й смешанной авиадивизии Архангельского военного округа. Осенью шесть таких самолетов были переданы в оперативное подчинение командования флотилии и передислоцированы на аэродром Поной. Из-за нехватки истребительной авиации в это время противовоздушная оборона конвоев осуществлялась главным образом зенитной артиллерией кораблей.

Стоит отметить, что летчики, что называется, «не сидели сложа руки». Так, 4 сентября 1941 года два МБР-2 49-й авиаэскадрильи (командиры экипажей лейтенанты Ю. Х. Грязнов и П. П. Марьянков) во время очередного поиска к западу от мыса Канин Нос обнаружили подводную лодку противника в позиционном положении. Пара сделала два захода, сбросив фугасные и противолодочные бомбы. В течение нескольких дней на месте атаки держалось масляное пятно радиусом в 1 километр. Под ударом оказалась U-752, в результате чего на лодке нарушилась герметичность топливных цистерн<sup>[88]</sup>.

В феврале 1942 года для авиационного прикрытия Архангельского порта и конвоев в Двинском заливе в составе Архангельского дивизионного района ПВО была сформирована 104-я авиадивизия ПВО.

Кроме того, периодически для прикрытия конвоев на беломорские аэродромы перебрасывались части ВВС СФ. Так, в июле-октябре 1942 года в зоне БВФ базировался 195-й авиаполк Пе-3. В третьем квартале количество самолетов, временно придававшихся флотилии, колебалось от 6 до 28 Пе-3 и И-153.

Необходимость более плотного авиационного прикрытия союзных караванов вынудила во второй половине 1942 года начать строительство двух взлетно-посадочных полос. В результате значительно сократилось расстояние от охраняемых зон.

С усилением активности немецких подводных лодок в Белом море была значительно усилена Иоканьгская военно-морская база. В частности, в январе 1942 года туда были переброшены три МБР-2. К поиску противника стали привлекаться также дальние истребители Пе-3. Это позволило значительно эффективнее применять имеющиеся силы и средства. Особенно ярко это проявилось во время проводки конвоя PQ-18, когда летчики 95-го авиаполка и 3-й авиагруппы вместе с СКР «Гроза» и тральщиком Т-31 повредили две вражеские подводные лодки к северу от мыса Канин Нос.

Для усиления противолодочной обороны Беломорской флотилии в октябре 1942 года ей был передан 22-й разведывательный авиаполк в составе 32 самолетов МБР-2, переброшенный с Каспийского моря.

Осенью 1942 года авиация противника сделала попытку сжечь Архангельск, который на тот момент на 95 % был деревянный. С 24 августа по 29 сентября на город, порт и железнодорожную станцию было совершено 7 налетов (преимущественно в ночное время), в которых участвовало 140 самолетов.

В этих налетах истребителями 104-й авиадивизии было сбито 4 самолета и еще несколько повреждено.

В воздушных боях отличились летчики ПВО младший лейтенант Н. Костиков и лейтенант Д. Н. Матвеевко, летчики 95-го авиаполка майор А. В. Жатьков и лейтенант В. С. Стрельцов.

18 августа 1942 года была сформирована Новоземельская военно-морская база, куда вошла 3-я авиационная группа под командованием полковника Н. К. Логинова. Основой нового соединения послужило управление расформированной 2-й авиагруппы, 17 самолетов ВВС СФ, а также несколько СБ, ГСТ и ТБ-3 полярной авиации<sup>[89]</sup>. Кроме того, командиру группы оперативно подчинялись 28 самолетов флотской авиации, базировавшиеся на Поное и в Арктике (в том числе 12 Пе-3 95-го авиаполка и 8 И-153). В период с 26 августа по 5 сентября на арктические аэродромы были перебазированы 9 МБР-2, экипажи которых стали вести разведывательные полеты у Новой Земли и в Карском море. Стоит сказать, что кроме суровых условий Арктики достаточно серьезно противодействовал и противник. Так, в июле подводная лодка U-601 уничтожила в Малых Кармакулах два самолета ГСТ и несколько построек полярной станции.

## Приложение № 2

### Советские истребительные части, воевавшие в Заполярье (1941-1944 гг.)

#### **145-й истребительный авиационный полк**

#### **19-й гвардейский истребительный авиационный полк**

Управление полка сформировано в Москве в УК ГУ ВВС РККА 29 декабря 1939 года, после чего убыло на фронт в состав ВВС 9-й армии. Командир и комиссар полка были назначены уже на месте: командиром полка назначался инспектор по технике пилотирования 54-й авиабригады капитан В. Н. Штофф, военкомом — слушатель ВПА им. Ленина старший политрук А. А. Ионин.

По прибытии на фронт управление 145-го иап включили в авиагруппу полковника Филина и подчинили все истребительные эскадрильи группы. К 17 января 1940 года формирование полка завершено на ледовом аэродроме Кайрала (к западу от Алакуртти).

Основой для формирования новой авиационной части стал личный состав первой и второй эскадрильи 138-го иап (на истребителях И-15 бис), первой эскадрильи 20-го иап (И-16), а также летчики 48-го иап и 80-го иап (без матчасти). По состоянию на 18 января в составе полка 23 И-15бис и 13 И-16.

За период финской войны 145-й иап налетал: 966 ч. 47 мин. (934 с/в) на И-15бис и 171 ч. 30 мин. (201 с/в) на И-16. Всего вылетов — 1564 (1268 ч.), в том числе боевых 1125 (1138 ч. 17 мин.). Аварии — 7 (5 по вине летного состава, 2 — по вине технического состава); поломки — 9 (6/3); вынужденные посадки — 9 (7/2).

В ходе боевых действий было потеряно пять летчиков (двое сбиты зенитной артиллерией, трое не вернулись из боевого вылета). 23 января 1940 года истребители полка сбили один «Гладиатор» из состава шведской добровольческой эскадрильи F19. Еще два самолета летчиками эскадрилий полка было сбито до момента официального окончания формирования полка: 24 декабря 1939 года — «Юнкерс» К.43 из 3/LLv 16 и 12 января 1940 года шведский «Харт» из F19<sup>[90]</sup>.

Авиагруппа Филина расформирована 7 марта 1940 года, после чего до конца войны полк был формально подчинен 10-й авиабригаде, но фактически находился в прямом подчинении начальника ВВС 9-й армии.

После окончания советско-финской войны 25 марта<sup>[91]</sup> 1940 года полк перебазировался на аэродром Шонгуй (Мурманская область), где в его состав включена эскадрилья И-16 из 80-го сап (до войны также входившая в состав 20-го иап), а сам полк вошел в состав 27-й авиабригады (с 15 августа 1940 года переформирована в 1-й сад).

С началом войны летчики полка принимали активное участие в боях в Заполярье. Уже на четвертый день летчики провели первый воздушный бой, в результате которого была одержана победа над противником, а 4 августа капитан Зайцев на истребителе ЛаГГ-3 в 35-минутной схватке смог сбить Вf-110 немецкого аса — капитана Шашке.

Первым Героем Советского Союза в полку (к сожалению, посмертно) стал командир звена лейтенант Кривошеев Ефим Автомович (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 22 февраля 1943 года) за воздушный таран.

Приказом народного комиссара обороны СССР № 102 от 4 апреля 1942 года 145-й иап был преобразован в 19-й гвардейский истребительный авиаполк. 20 июня того же года полку было вручено гвардейское знамя.

Всего за четыре года войны гвардейцы совершили 9941 боевой вылет, уничтожив 247 самолетов врага.



Начав войну с истребителями И-16, уже в июне полк получил самолеты МиГ-3, а в июле — и ЛаГГ-3. Примерно с февраля 1942 года на вооружении появились истребители «Харрикейн», которые в марте — апреле 1942 года были заменены на Р-40 «Томагаук», а в мае были получены и Р-40 «Киттихаук», а также Р-39 «Аэрокобра».

Подводя итоги участия полка в Великой Отечественной войне, надо сказать, что победа дорого досталась гвардейцам: погибло 64 человека личного состава полка, из них 62 летчика и 2 техника. Звания Героя Советского Союза были удостоены 8 офицеров, четверо из которых пали в боях.

После окончания войны 19-й гиап приступил к плановой учебе. Базируясь на аэродромах Сальмиярви, Шонгуй, Мончегорск и Алакуртти, полк до 1951 года продолжал эксплуатировать истребители «Харрикейн», «Киттихаук» и «Аэрокобра». Знаменательными для истории части стали 1951-1952 годы, когда летный и технический состав переучился и освоил принципиально новую авиатехнику — реактивные истребители МиГ-15бис. Правда, летать на них пришлось недолго — уже в начале следующего года гвардейцы приняли на вооружение самолеты МиГ-17/МиГ-17Ф, на которых совершенствовались боевое мастерство вплоть до начала 1962 года.

В сентябре 1953 года в составе 16-й гвардейской истребительной Свирской Краснознаменной авиационной дивизии полк перебазировался на территорию ГДР, на аэродром Дамгартен. С октября 1956 года место дислоцирования снова изменилось на аэродром Виттшток, а с сентября 1961 года полк прописался на аэродроме Лерц. В этом же году 19-й гвардейский истребительный авиационный полк сменил свое назначение. Из иап он был преобразован в апиб.

Во второй половине февраля 1962 года личный состав 19-го гв. апиб приступил к переучиванию на более подходящую истребительно-бомбардировочному полку матчасть — самолеты Су-7Б. В 1962-1977 годах на вооружении также появился Су-7БМ.

В 1977 году летный и инженерно-технический состав начал осваивать новый авиационный комплекс третьего поколения — самолеты МиГ-27. Спустя несколько лет успешной эксплуатации микояновских самолетов их сменили более совершенной модификацией — МиГ-27Д.

В 1993 году 125-я авиационная Краснознаменная дивизия истребителей-бомбардировщиков (Рехлин), в которую входил 19-й гв. апиб, в полном составе была выведена в Россию. 23 марта все самолеты 19-го гв. апиб перелетели на аэродром Миллерово Ростовской области.

Тут полк снова был реорганизован, вернувшись к истребительному. Вместо МиГ-27Д поступили истребители МиГ-29 тип 9-13, переданные из других частей. На этой матчасти летчики полка летают и поныне.

#### **147-й истребительный авиационный полк**

#### **20-й гвардейский истребительный Краснознаменный авиационный полк**

Управление полка сформировано в Москве в УВВС в конце декабря 1939 года. Командиром полка назначен майор Н. С. Артемьев, военкомом — батальонный комиссар А. А. Матвеев, начальник штаба — капитан К. И. Давыдов.

1 января управление выехало в Мурманск в распоряжение начальника ВВС 14-й армии. По прибытии на место 9 января началось формирование полка на аэродромах Ваенга и Мурмаши на базе истребительных эскадрилий 5-го сап и эскадрилий, прибывших в состав 14-й армии на усиление ее ВВС. Формирование закончено к 17 января.

Состав полка на 17 января 1940 года

Штаб Матчасть	Базирование Сальмиярви	Командование	База формирования
---------------	---------------------------	--------------	-------------------

1 аэ	15 И-153	аэродром Ваенга	майор Г. М. Галицын	1 аэ	5 сап
2 аэ	15 И-16	аэродром Луостари	капитан С. А. Тряпичкин	2 аэ	5 сап
5 аэ	14 И-15бис	аэродром Куотаярви	капитан П. З. Шевелев	1 аэ	26 иап
6 аэ	11 И-15бис	аэродром Нот-озеро	капитан А. С. Петров	2 аэ	9 лшап
7 аэ	14 И-15бис	аэродром Мурмаши	капитан К. Я. Савченко	4 аэ	38 иап

С 13 января подразделения полка базируются на аэродромах на территории Финляндии — Луостари и Сальмиярви. 23 января 5-я аэ перебазирована обратно в Мурмаши для переучивания на И-153.

10 февраля в состав полка включена эскадрилья ст. лейтенанта Н. М. Иошина, прибывшая из 18-го иап 2-й ОКА (Хабаровск). Эскадрилья приняла у 5-й аэ истребители И-15бис и с 29 февраля приступила к боевым действиям с аэродрома Нот-озеро.

В тот же день была изменена нумерация эскадрилий полка: 1-я и 2-я аэ — без изменений, 3-я аэ — быв. 7-я аэ, 4-я аэ — эск. Иошина, 5-я и 6-я аэ — без изменений.

За время боевых действий полк выполнил 830 боевых вылетов с налетом 958 часов. В том числе: разведка — 136 с/в, штурмовка — 269 с/в, прикрытие войск — 40 с/в, сопровождение бомбардировщиков — 68 с/в, другое — 317 с/в. Сброшено 1205 авиабомб, расстреляно 215 100 патронов.

Низкая боевая активность объясняется прежде всего очень тяжелыми метеоусловиями, невысокой активностью и малочисленностью противника. За время боевых действий полк безвозвратно потерял 11 самолетов, в том числе 1 И-153 и 10 И-15бис, из которых пять (все И-15бис) по боевым причинам: один сбит зенитным огнем, четыре не вернулись из боевых вылетов.

К концу боевых действий в составе полка 32 И-153, 18 И-16, 35 И-15бис и 93 летчика.

По окончании боевых действий полк вошел в состав 27-й авиабригады. 6 апреля согласно директиве НВВС № 0/154 от 3 апреля 1940 года личный состав 3-й аэ убыл в Одессу в состав 55-го иап, а 6-я аэ в полном составе вернулась к месту постоянной дислокации в состав 9-го лшап на аэродром Гривочки (ЛВО).

23 мая 2-я аэ полка передана в 147-й иап, откуда взамен получена также 2-я аэ под командованием капитана В. А. Веклича с 12 И-15бис.

16 августа 1940 года в связи с реформированием 27-й авиабригады в 1-ю смешанную авиадивизию полк передан в состав 1-й сад.

#### Состав полка на август 1940 года

	Матчасть
Управление	4 И-153
1 аэ	15 И-153
2 аэ	13 И-15бис
3 аэ	17 И-153
4 аэ	16 И-15бис

Перед началом Великой Отечественной войны полк базировался на Крайнем Севере в Мурмане, Шонгуе, Африканде для обороны Мурманска и Архангельска.

К 22 июня 1941 года полк имел на вооружении 53 самолета И-153 (в том числе 2 неисправных).

С началом войны 147-й иап (командир полка М. М. Головня) занимался отражением налетов вражеских самолетов, привлекался для атак по наземным целям. С первого дня войны действовал на Северном фронте, с 23 августа — на Карельском фронте.

В июле полк получил самолеты МиГ-3, которые использовал до весны 1942 года. В середине июля 1941 года в составе полка числилось четыре МиГ-3, предназначенные для перехвата бомбардировщиков противника. К концу месяца поступило 17 МиГ-3 и шесть летчиков, освоивших машины.

В январе 1942 года на вооружение поступили самолеты Р-40 «Томагаук».

Преобразован приказом народного комиссара обороны СССР № 102 от 4 апреля 1942 года в 20-й гв. иап.

В этот период 2-я аэ полка получила самолеты МиГ-3, построенные на средства комсомольцев Мурманска «Комсомолец Заполярья». Кроме того, в полку были самолеты «Томагаук», а также несколько «Харрикейнов» и «Киттихауков».

26 ноября 1942 года на базе Управления ВВС 14-й армии была сформирована 258-я иад (с 27 февраля 1943 года — 258-я сад, с 24 августа 1943 — 1-я гв. сад, с 11 ноября 1944 — 16-я гв. иад), в составе которой полк воевал до января 1945 года.

В августе 1943 года получил на вооружение Р-39 «Аэрокобра».

Летом 1945 года полк был перевооружен самолетами Як-9 и переведен на Дальний Восток для участия в боях против японских войск в Маньчжурии в составе 1-го Дальневосточного фронта.

За годы Великой Отечественной войны летчиками полка выполнено более 12 500 боевых вылетов, сбито 222 самолета противника. Одним из командиров полка был П. С. Кутахов, ставший впоследствии Главным маршалом авиации и главнокомандующим ВВС Советского Союза.

В 1951 году полк переучился на истребители МиГ-15, в 1963 году приступил к переучиванию на истребители-бомбардировщики Су-7БМ, сменив наименование на 20-й гв. апиб. Базировался на аэродроме Пархим (ГДР). В 1974 году на вооружение полка поступили Су-17. Су-17 различных модификаций стояли на вооружении 20-го гв. апиб до 1993 года, когда полк был преобразован в бомбардировочный и получил Су-24М.

20-й гвардейский бомбардировочный Краснознаменный полк был расформирован 1 мая 1998 года.

**72-й сводный авиаполк ВВС СФ**

**174-й гвардейский Краснознаменный Печенгский иап имени Б. Ф. Сафонова**

Сформирован на основе приказа наркома ВМФ СССР от 23 декабря 1939 года как 72-й смешанный авиационный полк. Основа — части Белорусского ОВО. Это были две истребительные эскадрильи (на вооружении И-153, И-15бис, И-16) и эскадрилья скоростных бомбардировщиков СБ.

Большинство летно-технического состава полка имели опыт службы в военной авиации. Среди них — командир полка летчик-бомбардировщик майор В. К. Черных, летчики-истребители старшие лейтенанты А. А. Коваленко, А. И. Яковенко, И. К. Туманов. Заместителем военкома 2-й эскадрильи истребителей по комсомольской работе был старший лейтенант Б. Ф. Сафонов.

Состав полка на конец декабря 1939 года

Матчасть

1 иаэ 15 И-15бис

2 иаэ 15 И-15бис

3 баэ 8 СБ

4 иаэ\* 4 И-16

\* Вошла в состав полка 29 апреля 1941 года.

Летчики полка принимали участие в советско-финской войне. Данных о количестве боевых вылетов и более детальной информации на сегодняшний день

нет. Известно только, что за образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом мужество и отвагу Указом Президиума Верховного Совета СССР командир 72-го смешанного авиаполка майор В. К. Черных был награжден орденом Красного Знамени, ордена Красной Звезды удостоены старшие лейтенанты А. П. Цецорин и Г. Я. Валов.

Весной 1941 года 72-й полк принял новый командир — Герой Советского Союза майор Г. П. Губанов. Под руководством этого опытного офицера летчики осваивали новые приемы боя, тактику прикрытия бомбардировщиков, отрабатывали взаимодействие с разнородными силами флота.

В связи с возрастанием количества полетов немецкой авиации над нашей территорией с 1 апреля 1941 года полк переходит к усиленному несению боевого дежурства.

С началом войны летчики полка приняли активное участие в боевых действиях. В июльские дни 1941 года Северный флот получил боевые машины с других флотов: с Краснознаменного Балтийского — девять бомбардировщиков СБ-2, с Черноморского — эскадрилью новых высотных истребителей МиГ-3. Прямо с авиационного завода на североморский аэродром прибыло два пикирующих бомбардировщика Пе-2 с экипажами старших лейтенантов К. С. Недригайлова и И. В. Горкушенко. Это были первые самолеты формировавшейся в составе 72-го авиаполка эскадрильи пикировщиков. Получение новой матчасти происходило и в дальнейшем. Так, 11 ноября в состав полка было включено звено ДБ-3ф из 1-го мтап БФ, возглавляемое И. Гарбузом.

16 сентября Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом и проявленные при этом доблесть и мужество полк был награжден орденом Красного Знамени. Это была первая Краснознаменная часть Северного флота.

В конце сентября 1941 года полк получил несколько английских истребителей «Харрикейн», а позже еще порядка 90 таких самолетов.

В октябре 1941 года был сформирован 78-й истребительный авиационный полк. Герой Советского Союза капитан Б. Ф. Сафонов стал его первым командиром, старший политрук П. А. Редков — комиссаром. Костяк полка составили ветераны Заполярья — командиры эскадрилий старшие лейтенанты А. И. Яковенко, В. Н. Алагуров, Д. А. Реутов, командиры звеньев В. Максимович, П. Семенов, Д. Амосов, И. Кравченко, С. Верховский, В. Родин.

20 марта 1942 года был подписан приказ наркома ВМФ об организационных изменениях в авиации флота.

Во 2-й гвардейский смешанный авиационный полк передавался личный состав 78-го полка со всей авиационной техникой. Командиром 2-го гвардейского смешанного авиационного Краснознаменного полка стал Герой Советского Союза майор Б. Ф. Сафонов.

Бывшая сафоновская эскадрилья из 2-го полка, имевшая на вооружении самолеты И-16, перешла в 78-й полк, его командиром был назначен капитан И. К. Туманов, эскадрильи возглавили старшие лейтенанты В. С. Адонкин и П. Г. Сгибнев.

На базе двух истребительных эскадрилий гвардейского полка, имевших на вооружении самолеты И-15бис и И-153, был сформирован 27-й истребительный авиационный полк под командованием капитана Н. И. Хряшкова.

23 марта 1942 года в полк прибыло шесть ДБ-3ф, возглавляемых капитаном Г. Д. Поповичем, из 4-го минно-торпедного авиаполка Тихоокеанского флота. Командование приняло решение о формировании в составе полка торпедоносной эскадрильи, которую возглавил тихоокеанец капитан Г. Д. Попович.

1 мая 1942 года на летном поле в торжественной обстановке член военного совета Северного флота дивизионный комиссар А. А. Николаев вручил авиаполку

гвардейское знамя.

В октябре 1942 года из состава 2-го гвардейского Краснознаменного смешанного авиаполка имени Б. Ф. Сафонова были выведены две эскадрильи — минно-торпедная (командир капитан Г. Д. Попович) и бомбардировочная (командир капитан А. З. Стоянов). Эти эскадрильи вошли в состав вновь формируемого 24-го минно-торпедного полка, который возглавил подполковник Н. Н. Ведменко. 3-я эскадрилья формировалась из экипажей 118-го разведывательного полка и 35-го минно-торпедного полка, командиром эскадрильи был назначен капитан И. Я. Гарбуз. Эскадрилья Поповича была вооружена ДБ-3ф, 2-я и 3-я эскадрильи — «Хемпденами».

После октябрьского переформирования во 2-м гвардейском полку имени Б. Ф. Сафонова остались только истребительные эскадрильи. Приказом наркома ВМФ он был переименован во 2-й гвардейский истребительный авиационный Краснознаменный полк имени Б. Ф. Сафонова.

По приказу народного комиссара ВМФ 1 июня 1943 года полк перебазирован на аэродром Ягодник под Архангельском для отдыха, переформирования и пополнения новой материальной частью. Шло переучивание на истребитель «Аэрокобра».

В начале марта 1944 года полк перебазировался на оперативный аэродром Уж-Губа, расположенный в 17 километрах от переднего края обороны. Полк перешел на круглосуточное боевое дежурство для выполнения задач противовоздушной обороны.

За активное участие в боях за освобождение Печенгской области приказом Верховного главнокомандующего от 31 октября 1944 года 2-му гвардейскому Краснознаменному истребительному авиационному полку имени Б. Ф. Сафонова присвоено почетное наименование «Печенгский».

Всего за всю войну боевой счет полка выглядит следующим образом:

- сбито в воздушных боях — 361 самолет;
- уничтожено на земле — 47 самолетов;
- потоплено — 29 различных судов;
- уничтожено — 40 автомашин, 9 артиллерийских батарей, 4 полевых орудия, свыше 2 тысяч живой силы противника.

За годы войны 554 человека летного и технического состава награждены орденами и медалями. Борис Феоктистович Сафонов стал дважды Героем Советского Союза, 16 летчиков стали Героями Советского Союза.

В послевоенные годы в ходе боевой подготовки личный состав переучился на реактивную технику: МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, Як-25, Як-28П, МиГ-31.

29 апреля 1948 года 2-й гвардейский истребительный авиационный Печенгский Краснознаменный полк имени Б. Ф. Сафонова переименован в 174-й гвардейский истребительный авиационный Печенгский Краснознаменный полк имени Б. Ф. Сафонова.

30 марта 1960 года полк передан из состава Северного флота в войска ПВО.

По своей специфике полк нес боевое дежурство, и постоянная степень боевой готовности требовала от людей максимальной самоотдачи. Не проходило и дня, чтобы истребители не вылетали по тревоге. Период наивысшей интенсивности полетов разведывательных самолетов сил НАТО пришелся на 1987-1989 годы. В воздухе постоянно находились американские «Орион», RC-135, «Нимрод», высотный разведчик U-2, сверхзвуковой самолет-разведчик SR-71, прервать полет которого мог только один истребитель-перехватчик в мире — МиГ-31. В одном лишь 1987 году из состава дежурных сил было выполнено 203, а в 1988 году — 439 вылетов, из них свыше пятидесяти только по SR-71.

Расформирован полк 19 июня 2001 года.

Места дислокации полка

Аэ. Ваенга-1, Мурманская область 1939-1943 гг.

Аэ. Ягодник, Архангельская область 1943-1944 гг.

Аэ. Ура-Губа, Мурманская область 1944\_1948 гг.

Аэ. Луостари, Мурманская область 1948-1956 гг.

Аэ. Килпъявр, Мурманская область 1956-1962 гг.

Аэ. Мончегорск, Мурманская область 1962-2001 гг.

### **95-й бомбардировочный авиационный полк**

### **95-й истребительный авиационный полк**

### **95-й истребительный Краснознаменный авиационный полк ВВС СФ**

Сформирован до войны как 95-й бап. На вооружении находился СБ. Входил в состав 46-й ад ВВС Московского военного округа.

В сентябре-октябре 1941 года действовал в непосредственном подчинении ВВС Западного фронта.

С февраля 1941 года первым начал перевооружаться на бомбардировщики Пе-2.

В конце августа 1941 года после потери всей матчасти отозван с фронта, перевооружен на тяжелые истребители Пе-3 и 25 сентября был переименован в 95-й иап.

Интересно, что по штату полк имел 40 Пе-3 (это было необычно, поскольку в тот период большинство полков переводились на 20-самолетный штат). Тем же приказом полк включили в состав 6-го истребительного авиакорпуса ПВО, прикрывавшего Москву.

Первый боевой вылет экипажи полка совершили в конце сентября 1941 года, когда шестерка Пе-3 эскортировала транспортные С-47 «Дакота», перевозившие из Вологды в Москву британскую делегацию. При этом были успешно отражены три попытки немецких истребителей атаковать транспортники.

30 сентября 1941 года полк перебазировался под Наро-Фоминск и получил задачу прикрытия подступов к Москве.

В первую декаду октября 1941 года экипажи полка принимали участие в штурмовках немецких войск. Базируясь на аэродроме Инютино (между Наро-Фоминском и Малоярославцем), они совместно с летчиками 120-го иап атаковали немецкие колонны бомбами ФАБ-100 и ФАБ-50. При этом потери были просто катастрофическими. Когда полк потерял половину самолетов, его перевели на выполнение разведывательных задач.

С октября 1941 года по февраль 1942 года летчики полка представили 275 разведдонесений с фотопланшетами Ставке ВГК и 75 — штабу 6-го иак. Одновременно экипажи Пе-3 участвовали в штурмовке вражеских войск и в боях с «Мессершмиттами».

С 1 марта 1942 года передан в состав ВВС Северного флота. В боях с 15 апреля.

С 29 апреля летчики начали выполнять задачи по прикрытию северных морских конвоев. В перерывах между конвойными операциями наносил бомбовые удары по военно-морским базам Лиинахамари, Петсамо, Варде, Вадсе, по аэродромам и другим объектам противника. Экипажи вели воздушную разведку на море и на суше.

С 1 мая 1942 года полк усилен эскадрильей Пе-2 с опытными экипажами из состава 2-го гв. сап СФ.

В начале августа 1942 года несколько экипажей полка при возвращении с авиазавода, где были получены новые самолеты Пе-3, приняли участие в боевых вылетах на Сталинградском фронте.

С февраля 1943 года полк действовал в оперативном подчинении 5-й мтаб СФ. С этого времени наряду с задачами по прикрытию конвоев полк осуществлял прикрытие торпедоносцев 24-го мтап СФ.

В июле 1943 года полк вошел в состав 14-й сад СФ.

Когда в ноябре 1943 года возобновились проводки северных союзных конвоев, полк вновь привлекался для их охранения. Кроме прикрытия, решал задачи по

обеспечению противолодочной обороны конвоев, разведке и поиску подводных лодок, надводных кораблей противника и плавающих мин в Баренцевом и Белом морях и на подходах к Карскому морю.

Всего за год летчики полка прикрыли 39 конвоев (около 450 судов), обеспечили торпедоносцам потопление 14 транспортов, танкера, сторожевика, трех тральщиков. Штурмуя вражеские корабли, летчики полка уничтожили несколько сторожевых кораблей, катеров-охотников, повредили два транспорта, подводную лодку и пять более мелких боевых кораблей.

До конца 1944 года и в течение первых четырех месяцев 1945 года экипажи полка летали для поиска подводных лодок врага в водах Баренцева моря, а также прикрывали небольшие караваны судов.

В мае 1945 года за образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР авиаполк был награжден орденом Красного Знамени.

Расформирован 12 марта 1960 года.

### **255-й истребительный авиаполк ВВС СФ**

В апреле 1941 года на базе 2-го и 43-го истребительных полков 36-й авиадивизии Киевского Особого военного округа начали формироваться 254-й и 255-й иап. Большинство командиров эскадрилий и командиров звеньев составляли летчики 36-й авиадивизии и частично — прибывшие из частей округа, а рядовые летчики — выпускники 1940 года и летчики 2-го и 43-го полков.

255-й истребительный авиаполк был сформирован 7 мая 1941 года и вошел в состав 36-й ад, которую с весны планировалось перевести в систему ПВО Киева. Командиром полка был назначен майор К. Е. Якушин, военкомом — старший политрук Ф. Ф. Чаплян, штурманом полка — капитан П. А. Панин.

С рассветом 22 июня было поднято по одной эскадрилье 2-го и 43-го иап для несения боевого дежурства, а когда зенитчики открыли огонь, с аэродрома Бородеянка вылетели шесть И-16 из 255-го иап и пять И-153 из 2-го иап.

На Юго-Западном фронте 255-й иап участвовал в боях с фашистскими захватчиками до 20 августа 1941 года. За это время летчики полка совершили 815 боевых вылетов, провели 54 воздушных боя, в которых сбили 16 самолетов и 2 аэростата наблюдения противника. Кроме того, полк произвел свыше 60 вылетов на штурмовку техники и живой силы противника.

После того как была потеряна матчасть, полк был выведен с фронта на переформирование. До 20 марта 1942 года 255-й истребительный авиаполк находился в составе 2-го запасного авиаполка на доукомплектовании. Полк формировался из летчиков гражданской авиации, в основном аэроклубовских инструкторов — опытных летчиков с большим налетом, но без боевого опыта, которые переучивались на истребителей. Также было несколько летчиков, имевших боевой опыт (П. А. Панин, В. Г. Товстый, П. А. Рассадкин и Ф. Е. Самарков). Личный состав осваивал новую материальную часть — истребитель ЛаГГ-3.

В апреле-мае 1942 года пилоты полка дважды летали в район Вышнего Волочка — перегоняли самолеты на Волховский фронт. Обратного возвращались на Ли-2.

В мае 1942 года, получив матчасть в Горьком, 255-й иап (двухэскадрильного состава) перелетел по маршруту Ярославль — Кашин — Тихвин — Ленинград и влился в ударную авиагруппу Ставки Верховного главнокомандования (УАГ СВГК), которая обороняла Ленинград и его пригородные районы. Базировались на аэродромах Левашово, Комендантском аэродроме и Парголово. Полк поднимали по тревоге в ожидании налетов на Ленинград (звеном, шестеркой, восьмеркой или парой звеньев). Воздушных боев не было. Несколько вылетов было сделано на сопровождение штурмовиков.

За 2 месяца в составе УАГ СВГК полк выполнил 376 боевых вылетов.

2 июля 1942 года 255-й истребительный авиаполк в составе УАГ СВГК (переименованной 19 июля 1942 года в Особую морскую авиагруппу)

перебазировался на аэродром Ваенга и вошел в состав ВВС Северного флота.

В октябре летчики 255-го иап начали осваивать Як-1 и с 4 ноября до апреля 1943 года вели боевую работу на обоих типах самолетов (Як и ЛаГГ) одновременно.

В январе 1943 года полк вошел в состав 5-й мтаб СФ (в дальнейшем — 5-я мтад СФ), и основной его задачей стало прикрытие ударных самолетов, действовавших на морских коммуникациях немцев.

Когда в конце 1942 — начале 1943 года 20-й иап пошел на переформирование, в 255-й иап перевели четырех летчиков — Бурматова, Простакова, Бойко и Горбачева. 20-й иап оставил свои Яки, но всего несколько штук. После ЛаГГ-3 в 1943 году 255-й иап перевооружили истребителями Р-39 «Аэрокобра». Тогда уже полк стал трехэскадрильного состава. Две эскадрильи на «Кобрах», а в третьей были Яки и «Киттихауки», переданные из 20-го иап и 2-го гв. иап. Пилоты третьей эскадрильи, командиром которой был назначен Бойко, летали в основном на штурмовки и бомбометание.

31 марта 1944 года 255-й иап ВВС СФ был награжден орденом Красного Знамени.

В 1944 году 255-й иап ВВС СФ первым в авиации ВМФ СССР получил истребители Р-47 «Тандерболт».

С января 1943 года и до конца войны, находясь в составе 5-й минно-торпедной Киркенесской Краснознаменной дивизии ВВС СФ, летчики 255-го иап произвели 3386 боевых вылетов с налетом 4022 часа, провели 114 воздушных боев, в результате которых сбили 153 самолета противника. Из них: 3 Ю-88, 23 Ме-110, 88 Ме-109, 32 ФВ-190, 2 ФВ-189, 4 Хе-115, 1 БВ-138.

Всего же за время боевых действий на Севере с 7 июля 1942 года по 1 ноября 1944 года летчиками 255-го иап ВВС СФ было сбито 175 самолетов и 2 аэростата противника, предположительно сбито еще 37 самолетов (не получены подтверждения), проведено 130 штурмовок. 255-й иап ВВС СФ был расформирован 12 марта 1960 года.

**20-й иап.** Сформирован в марте 1942 года. В составе ОМАГ передан Северному флоту 25 июня 1942 года, после расформирования ОМАГ убыл в тыл 5 ноября 1942 года. В 1943 году полк вернулся на Северный флот (24 июня) и вошел в состав 6-й иабр (иад). С мая 1944 года передан в 14-й сад ВВС ВМФ. В действующей армии до 9 мая 1945 года.

**27-й иап.** Сформирован в марте 1942 года на базе двух эскадрилий 2-й гсап. С 1943 года в составе 6-й иабр (иад). В действующей армии с 12 марта 1942 года до Победы. На вооружении имел истребители И-153, И-16, «Харрикейн». «Харрикейны» оставались на вооружении до осени 1943 года. В мае 1943 года получил самолеты Р-40 «Киттихаук», на которых полк летал до конца войны.

В августе-сентябре 1945 года участвовал в боях против Японии в составе ВВС Тихоокеанского флота.

**78-й иап.** Сформирован в октябре 1941 года с использованием английской техники, переданной 151-м авиакрылом RAF. В действующей армии с 14 октября 1941 года до Победы. С марта 1943 года в составе 6-й иабр (иад).

**3-й гв. иап (155-й иап).** В Карелии воевал как 155-й иап с июля по ноябрь 1941 года в составе 55-й сад (ВВС 7-й А). 23 ноября 1941 года отведен в тыл на переформирование и был удостоен гвардейского звания.

**29-й гв. иап (154-й иап).** В сентябре-ноябре 1944 года в составе 324-й иад участвовал в боевых действиях в Заполярье.

**152-й иап.** Управление полка сформировано в 1939 году во время советско-финской войны. К 22 июня 1941 года базировался на аэродроме Кегозеро и Левашово Архангельского ВО. С сентября действует на медвежьегорском направлении, с ноября 1941 года — в составе 103-й сад (позднее УВВС 32-й А, 259-й иад). Действовал в Заполярье до конца войны в составе 324-й иад, 260-й сад, 1-й гв. сад.



**178-й иап.** На Карельском фронте действовал несколько недель в сентябре 1941 года в составе ВВС 7-й А. В октябре армия вышла из состава Карельского фронта, в ноябре полк выведен в тыл на переформирование.

**191-й иап.** В сентябре-ноябре 1944 года участвовал в боях в Заполярье в составе 324-го иад и 257-й сад.

**195-й иап.** Полк формировался весной 1941 года в Ленинградском ВО, к 22 июня 1941 года формирование не было закончено. На 12 июля 1941 года полк в составе 7-го авиационного корпуса ПВО участвовал в обороне Ленинграда, базируясь на аэродроме Горская. В апреле 1942 года перебазировался в Карелию, участвовал в боевых действиях в составе ВВС 32-й А. С августа 1943 года — в составе 324-й иад. В действующей армии до окончания боев на Карельском фронте.

**196-й иап.** Принимал участие в Петсамо-Киркенесской операции в сентябре-ноябре 1944 года в составе 260-й сад и 324-й иад.

**197-й иап (197-й сап).** В Карелии (Петрозаводск) с июля 1941 года в составе 55-й сад. В октябре 1941 года полк вошел в состав 103-й сад и перебазировался в район Сегежа (медвежьегорское направление). В марте 1942 года перебазировался в Заполярье и вошел в состав ВВС 14-й А. 25 ноября 1942 года переформирован в 197-й сап. 5 марта 1943 года расформирован. С 11 марта 1943 года вновь сформирован как 197-й иап, вошел в состав 260-й сад 7-й ВА. С марта 1944 года — в составе 324-й иад 7-й ВА. В действующей армии до окончания боев в Заполярье — 14 ноября 1944 года.

**238-й иап.** Аналогично 178-му иап — в сентябре 1941 года вошел в состав ВВС 7-й А, после вывода армии из состава Карельского фронта, более на Север не возвращался.

**348-й иап.** В мае-октябре 1942 года входил в 104-й иад ПВО и участвовал в обороне Архангельска.

**415-й иап.** С ноября 1941 года участвовал в боях на рубеже реки Свирь, входил в состав ВВС 7-й отдельной армии. Весной в составе 257-й сад был подчинен 7-й ВА. Участвовал в Выборгско-Петрозаводской и Петсамо-Киркенесской операциях.

**435-й иап (435-й сап).** Сформирован осенью 1941 года в г. Молотове (ныне — Пермь). В мае-апреле действовал на Карельском фронте в составе ВВС 19-й А. С декабря 1942 года в составе 26-й А, с марта 1943 года — 261-й сад, с декабря 1943 года — 260-й сад, с октября 1943 года — 257-й сад. Закончил войну 14 ноября 1944 года.

**609-й иап.** Сформирован осенью 1941 года. С 17 октября 1941 года по 10 ноября 1943 года — в действующей армии в составе 103-й сад, ВВС 32-й А, ВВС 19 А, 260-й сад.

**729-й иап.** В составе действующей армии с 9 февраля 1942 по 31 декабря 1943 года. Осуществлял ПВО Архангельска.

**730-й иап.** В составе действующей армии с 9 февраля 1942 по 31 декабря 1943 года и с 1 августа 1944 года по 20 января 1945 года. Осуществлял ПВО Архангельска.

**760-й сап (760-й иап).** Сформирован в конце 1941 года как 760-й иап. В действующей армии — с 15 декабря 1941 года на мурманском направлении, с апреля 1942 года — в составе ВВС 26-й А. Позднее переформирован в сап и вел боевые действия в Заполярье до ноября 1944 года.

**767-й иап, 768-й иап и 769-й иап.** Три полка ПВО, сформированные в феврале-марте 1942 года для обороны Мурманска. Действовали в составе 122-й иад ПВО до 1 января 1945 года.

**773-й иап.** С февраля 1944 года на Карельском фронте в составе 257-й сад.

**835-й сап (835-й иап).** Боевые действия начинается в апреле 1942 года в составе ВВС 19-й А. В июне 1942 года базировался в Африканде, с июля — в Гремяхе. 21 ноября 1942 года переформирован в 835-й сап. В действующей армии до 5 марта 1943 года. По другим данным — расформирован в конце 1942 года.

**837-й сап (837-й иап).** Сформирован в Мончегорске, с 14 апреля 1942 года — в действующей армии в составе ВВС 14-й А. Действовал с аэродрома Мурмаши. 10 ноября 1942 года переформирован в 837-й сап, 10 декабря 1942 года — расформирован.

**841-й сап (841-й иап).** В действующей армии с 14 апреля 1942 по 5 марта 1943 года. С августа 1942 года действовал в составе ВВС 32-й А. Переформирован в 841-й сап. Расформирован в марте 1943 года.

**858-й иап (9-й оутап).** Сформирован в 1942 году как учебно-тренировочный полк. Переформирован 20 мая 1944 года в 858-й иап, в августе 1944 года входил в состав 1-й гсад, с сентября 1944 года подчинен непосредственно 7-й ВА.

**966-й иап.** Входил в состав 122-й иад ПВО. В действующей армии с 15 февраля 1943 по 31 декабря 1944 года.

## **Приложение № 3**

### **Истребительные части люфтваффе, воевавшие в Заполярье (1941-1944 гг.)**

#### ***JG5 «Eismeer» («Северное море»)***

Эскадра JG5, летчики которой воевали как против британских, так и против советских летчиков, как и большинство немецких частей, не создавалась на пустом месте. Основой для формирования была II./JG 77.

#### ***II./JG 77***

Считается, что вторая группа 77-й истребительной эскадры (II./JG 77) появилась в 1936 году как *Kustenjagdgruppe*, а позже I./136. Основной задачей изначально былокрытие баз германского военно-морского флота, поэтому в оперативном плане группа подчинялась командованию кригсмарине. В ее составе было 4 эскадрильи (штаффеля) с истребителями «Хейнкель» He-51. В этот период несколько летчиков прошло боевое крещение в Испании в составе J/88 («Легион Кондор»).

В 1938 году часть была перевооружена на Vf-109B, став II./JG 333. При этом один штаффель был передан в состав II./186. И только 1 мая 1939 года часть стала II./JG 77. На тот момент на вооружении состояли Vf-109E-1 и E-3. Во время Польской кампании летчики выполняли только дежурные вылеты. После вторжения в Данию личный состав и техника переброшены на местный аэродром — Хусум (8-9 апреля 1940 года), уже 11 апреля первые истребители стали приземляться на норвежский аэродром Кийевик (Kjevik). В тот же день 4./JG 77 была отправлена в Эсбьерг (Esbjerg) для прикрытия крейсера «Лютцов». Основной задачей летчиков II./JG 77 сталокрытие оккупированной Норвегии. Летом — осенью часть перебросили на юг страны.

#### ***Jagdgeschwader 5 «Eismeerjager» — 1942***

*Jagdgeschwader 5* во многом был необычный полк — летчикам приходилось воевать на достаточно широком фронте, поэтому зачастую группы действовали автономно. Кроме того, периодически создавалась эскадрилья тяжелых истребителей (*Zerstörerstaffel*), которую командование без конца перебрасывало на угрожаемые участки фронта. И наконец, эскадра была единственным подразделением, летчики которой воевали 24 часа в сутки! И такое бывало в ходе длинного арктического дня...

3 января 1942 года командование люфтваффе решило создать в Норвегии отдельный истребительный полк. По мнению генералов, в него должны были войти все истребительные части, базировавшиеся в Норвегии.

Это была прежде всего I./JG 77 в составе следующих штаффелей:

— 1./JG 77 в Ставангер-Сола с Vf-109E (командир обер-лейтенант Хорст Карганико);

— 2./JG 77 в Листа с Vf-109E (гауптман фон Вехрен);

— 3./JG 77 в Гердла с Vf-109E (лейтенант Франц Мензель).

А также *Jagdgruppe zur besonderen Verwendung* с двумя штаффелями: 13./JG 77 и 14./JG 77 с Vf-109E, воевавшие в советском Заполярье. Кроме того, в Норвегии в тот момент было и отдельное подразделение *Zersturer* — 7./ZG 76, оперативно подчиненное JG 77 и в мае 1941 года ставшее 1(Z)./JG 77 (командир обер-лейтенант Феликс-Мария Брандис).

И наконец, было полностью самостоятельное подразделение — *Jagdgruppe Drontheim* (командир гауптман Йахим Сиигерт) (в Норвегии с середины июня 1941 года). Это было несколько штаффелей, базировавшихся преимущественно на аэродром Грове (Дания). Начало подразделению было положено дежурной парой Vf-

109E, но потом появились даже Vf-109T. Этим летчикам еще предстояло сыграть свою роль в истории JG 5, но только с июля 1942 года.

### ***Jagdgeschwader 5***

Все необходимые формальности были соблюдены только к 25 января 1942 года, и фактически именно с этой даты стоит вести отсчет истории JG 5.

Тогда же I./JG 77 стала I./JG 5, были переименованы и штаффели: 1./JG 77 стала 1./JG 5, 2./JG 77 — 2./JG 5, а 3./JG 77 — 3./JG 5. Произошли изменения и на Севере. Два штаффеля Jagdgruppe z.b.V. вошли в состав II./JG 5 как: 13./JG 77 — 4./JG 5, 14./JG 77 стала 5./JG 5. Эскадрилья тяжелых истребителей 1(Z)./JG 77 стала 6(Z)./JG 5. Последний штаффель был сформирован в январе 1942 года как 7./JG 5.

Эта эскадрилья ведет свою историю от учебной 10./EJG 3 (аэродром Эсбьерг в Дании). 29 декабря 1941 года часть под командованием гауптмана Графа фон Шпонека получила приказ перебазироваться в Бодо. В долгий полет через Киев и Гердла ушли 15 Vf-109E. Однако из-за плохой погоды и потерь при посадках на новые аэродромы до места назначения эскадрилья так и не дошла до 11 января 1942 года. Именно тогда она стала 7./JG 5 — первым штаффелем в III. Gruppe JG 5.

23 марта последовал новый приказ о реорганизации. Теперь 7 штаффелей были разделены по II. и III. группам. 1./JG 5 стала 6./JG 5. Новое обозначение получила и 6(Z)./JG 5, став с 10 марта 10(Z)./JG 5.

В декабре 1941 года в Бретани была сформирована IV Gruppe JG 1 в следующем составе: Stab Erg/JG 53 стал Stab IV/JG 1, 1. Erg/JG 2 стала 10./JG 1, а 1. Erg/JG 26 стала 11./JG 1, в то же время 1. Erg/JG 51 стала 12./JG 1. Именно эта группа усилила «Северное море». В итоге на базе 10/JG 1 сформировали новую 1./JG 5, 11./JG 1 стала 8./JG 5, 12./JG 1 стала 9./JG 5. И наконец, Stab IV./JG 1 стал Stab III./JG 5.

Штаб полка был сформирован на базе Jagdfliegerfuhrer Norwegen 23 марта 1942 года.

И наконец, еще один этап реорганизации полк пережил 1 июля 1942 года. В первую очередь 9./JG 5 стала первым штаффелем новой IV./JG 5, получив обозначение 10./JG 5. А 9/JG 5 была сформирована заново из прибывающего пополнения. Оставшиеся два штаффеля IV Gruppe (11./JG 5 и 12./JG 5) были сформированы из Jagdgruppe Drontheim. И снова была переименована 10(Z)./JG 5, ставшая таким образом 13(Z)./JG 5 (с 22 июня 1942 года).

### ***Организация JG 5 в ходе войны***

Командиры эскадры:

- Обер-лейтенант Готтхардт Хандрик, 05.42-06.43
- Обер-лейтенант Гюнтер Шольц, 06.43-05.44
- Майор Гейнрих Эрлер, 05.44-02.45
- Обер-лейтенант Гюнтер Шольц, 02.45 05.45 Stab:

Сформирована в мае 1942 года в Петсамо. Базирование:

5.42-2.44	Петсамо	Vf-109E/F/G, FW-190A
2.44-10.5.44	Алакуртти	Vf-109G
10.5.44-12.44	Ставангер — Форус	Vf-109G
12.44-3.45	Трондхейм — Ладэ	Vf-109G, FW-190A
3.45-5.45	Ставангер — Форус	Vf-109G, FW-190A

I. Gruppe:

Командиры группы:

- Майор Йохаим Сигерт, 01.42-04.42
- Гауптман Герхард фон Вехрен, 04.42-02.43
- Гауптман Герхард Венгель, 02.43-10.1.44
- Обер-лейтенант Роберт Мюллер (врио), 10.1.44-25.1.44
- Майор Эрих Герлиц, 25.1.44-16.3.44
- Майор Хорст Карганико, 26.3.44-27.5.44

— Гауптман Теодор Вайссенбергер, 4.6.44–14.10.44

Сформирована 25 января 1942 года в Ставангере из I./JG77 (JGr. Stavanger), 1./JG5 из 10./JG1 в Ставангере, 2./JG5 из 2./JG77 в Листере и 3./JG5 из 3./JG77 в Гердла. В августе 1944 года переформирована в четырехэскадрильную, при этом 4./JG5 сформирована из 4./JGr. Ost.

14 октября 1944 года переформирована в III./JG6. Базирование:

25.1.42–1.8.43	Ставангер*	Vf-109F/G, FW-190A
1.8.43–15.11.43	Фредерикшавн**	Vf-109G
15.11.43–9.1.44	Таргсорул-Ну	Vf-109G
9.1.44–2.44	София-Враждебна***	Vf-109G
2.44–25.2.44	Обертраублинг	Vf-109G
25.2.44–7.6.44	Герцогенацрах	Vf-109G
7.6.44–14.6.44	Монтдидье	Vf-109G
14.6.44–2.7.44	Перрона****	Vf-109G
2.7.44–5.8.44	Фрайрес	Vf-109G
5.8.44–15.8.44	Арпайон	Vf-109G
15.8.44–10.44	Вюнсторф	Vf-109G
Ю.44–14.10.44	Шверин — Гёррие	Vf-109G

\* 1./JG5 преимущественно базировалась в Ставангере, 2./JG5 — в Листере, а 3./JG5 — в Гердла. Отдельные звенья в разное время базировались в Трондхейме, Кристиансанде, Мандале и Оэрландете.

\*\* 2./JG5 оставалась в Листере до 30 октября 1943 года.

\*\*\* Часть 4./JG5 оставалась в Болгарии до конца апреля 1944 года.

\*\*\*\* Также использовались аэродромы Шаун и Манакурт.

## II. Gruppe:

Командиры группы:

— Майор Хеннинг Штрюмпелль, 01.42–04.42

— Гауптман Хорст Карганико, 04.42–26.3.44

— Гауптман Тео Вайссенбергер, 26.3.44–3.6.44

— Обер-лейтенант Ганс Тецнер, 4.6.44–19.7.44

— Обер-лейтенант Франц Виенхузен, 1.9.44–10.44

— Гауптман Герберт Треппе, 02.45–05.45

Сформирована 25 января 1942 года в Петсамо на базе Jagdgruppe z.b.V., 4./JG5 из 4./JG77 в Алакуртти, 5./JG5 из 14./JG77 в Петсамо и 6./JG5 из 1./JG77 в Ставангере (позже Алакуртти). В августе 1944 года переформирована в четырехэскадрильный состав, 4./JG5 стала новой 7./JG5, а новая 8./JG5 сформирована из 9./JG5. II./JG5 теперь состояла из 5.–8. staffeln. В октябре 1944 года II./JG5 стала IV./JG4. -

Реформирована в феврале 1945 года в Гердла из IV./ZG26, 5./JG5 из старой 9./JG5, 6./JG5 из старой 12./JG5 и 7./JG5 из 10./ZG26. Таким образом, II./JG5 состояла из 5.–7. staffeln.

Базирование:

25.1.42–4.42	Петсамо	Vf-109E
4.42–5.42	Пори	Vf-109E/F
5.42–10.42	Петсамо*	Vf-109F
10.42–3.11.43	Алакуртти**	Vf-109F/G
3.11.43–3.44	Плескау***	Vf-109G
3.44–4.44	Алакуртти****	Vf-109G
4.44–31.5.44	Якобштадт	Vf-109G
31.5.44–15.6.44	Гарделеген	Vf-109G

15.6.44-1.7.44 Эвре Vf-109G  
1.7.44-16.10.44 Сальцедель Vf-109G  
16.10.44-10.44 Финстервальде Vf-109G  
2.45-5.45 Гердла\*\*\*\*\* FW-190A, Vf-109G

\* 5./JG5 оставалась в Петсамо до начала 1943 года. Остальные штаффели базировались в Петсамо время от времени.

\*\* Части группы базировались также в Идрице, Дно и Дорпат.

\*\*\* 5./JG5 базировалась в Петсамо, а 6./JG5 в Сальмиярви.

\*\*\*\* 9./JG5 в группе с начала июня 1944 года.

\*\*\*\*\* 6./JG5 в Ригге и 7./JG5 в Ставангер-Сола.

### III. Gruppe:

Командиры группы:

— Гауптман Гюнтер Шольц, 3.42-6.43

— Майор Гейнрих Эрлер, 6.43-5.44

— Гауптман Франц Дёрр, 5.44-5.45

— Обер-лейтенант Рудольф Глётнер (врио), 1944/45

Сформирована 10 февраля 1942 года в Тронденхейме из IV./JG1, 7./JG5 из 1. Einsatzstaffel/JG3 в Ставангр-Форус (вероятно, сформирована ранее в январе 1942 года), 8./JG5 из 11./JG1 в Тронденхейме и 9./JG5 из 12./JG1 в Тронденхейме. В июле 1942 года 9./JG5 стала 10./JG5 и переведена в IV./JG5, в то же время новая 9./JG5 была сформирована из частей 7. и 8./JG5.

В августе 1944 года группа четырехэскадрильной 7./JG5 стала 10./JG5, 8./JG5 стала 11./JG5, а большинство летчиков 9./JG5 были отправлены в Германию и позже составили костяк новой 8./JG5, новая 9./JG5 была сформирована из остатков старой 9./JG5, а также была сформирована новая 12./JG5. В составе III./JG5 находились 9.-12. staffeln.

В феврале 1945 года 9. и 12./JG5 использовались для формирования II./JG5 (9./5 стала 5./5 и 12./5 стала 7./5). Новая 9./JG5 была сформирована из 13./JG5. В составе III./JG5 были 9.-11. staffeln.

Базирование:

3.42-4.42 Тронденхейм\* Vf-109E  
4.42-10.44 Петсамо\*\* Vf-109E/F/G  
10.44-31.10.44 Киркенес Vf-109G  
31.10.44-8.11.44 Кааманен Vf-109G  
8.11.44-1.12.44 Бардуфосс и Альта\*\*\* Vf-109G, FW-190A  
1.12.44-8.5.45 Гёссен\*\*\*\* Vf-109G, FW-190A

\* 7./JG5 переброшена в Бодо в январе 1942 года, слита с остатками III./JG5 в апреле 1942 года.

\*\* Часть III./JG5 также использовала в этот период аэродром Киркенес.

\*\*\* Gruppenstab и 11./JG5 базировались в Альта, а 9., 10. и 12./JG5 в Бардуфоссе.

\*\*\*\* 9./JG5 и 12./JG5 также базировались в Гердла.

### IV. Gruppe:

Командиры группы:

— Гауптман Ганс Кригель, ? — 04.44

— Обер-лейтенант Рудольф Людери (врио), 3.10.43 — ?

— Гауптман Фриц Штендель, 15.5.44-5.45

Сформирована в июле 1942 года на аэродроме Тронденхейм-Ладэ, 10./JG5 из 9./JG5, 11. и 12./JG5 заново. Подразделение реорганизовано в августе 1944 года, при этом 10./JG5 стала 13./JG5, 11./JG5 стала 14./JG5 и 12./JG5 стала 15./JG5. IV./JG5

состояла из of 13.-15. staffeln. Четвертый штаффель (16./JG5) был сформирован в ноябре 1944 года в Ставангере.

В феврале 1945 года 13./JG5 стала 9./JG5 и передана в III./JG5, а новая 13./JG5 была сформирована из старой 16./JG5.

Базирование:

7.42-1.2.44	Тронденхейм-Ладэ*	Vf-109F/G, FW-190A
1.2.44-8.44	Ставангер-Сола**	Vf-109G, FW-190A
8.44-31.10.44	Сальмиярви***	Vf-109G, FW-190A
31.10.44-6.11.44	Науци	Vf-109G, FW-190A
6.11.44-3.45	Ставангер-Сола****	Vf-109G, FW-190A
3.45-5.45	Кьевик*****	Vf-109G, FW-190A

\* 12./JG5 также базировалась в Бодо в июле 1942 года. В июне 1943 года 11./JG5 базировалась в Ставангере, а 11./JG5 в Гердла. В октябре 1943 года 10./JG5 была переброшена в Гёссен, а 11./JG5 в Гердла.

\*\* Только Gruppenstab и 12./JG5 были переброшены в Ставангер.

\*\*\* Часть самолетов также базировалась в Петсамо, Науци, Беркивог, Кааманене и Бардуфоссе.

\*\*\*\* 13. и 15./JG5 базировалась в Листерере, а 14./JG5 в Кьевике.

\*\*\*\*\* 13. и 15./JG5 оставались в Листерере.

13. (Z)/JG5:

Командиры эскадрильи:

— Обер-лейтенант Карл-Фриц Шлобстейн, 3.42-6.42

— Обер-лейтенант Ганс Кирхмейер (врио), 6.43-9.43

— Гауптман Герберт Треппе, 6.43-7.44

Сформирована 16 марта 1942 года в Киркенесе как 10.(Z)/JG5 из 1.(Z)/JG77. 26 июня 1942 года была переименована в 13. (Z)/JG5.

18 июля 1944 года стала 10./ZG26.

Базирование:

16.3.42-9.1.44	Киркенес*	Vf-110E/F/G
9.1.44-1.44	Киестинки	Vf-110G
1.44-16.2.44	Киркенес	Vf-110G
16.2.44-5.44	Гердла	Vf-110G
5.44-18.7.44	Тронденхейм-Ладэ	Vf-110G

\* Несколько дней в сентябре 1943 года базировалась в Ставангере.

14. (Jabo)/JG5: Командир эскадрильи:

— Гауптман Фридрих-Вильгельм Штракельяхн, 2.43-2.44

Сформирован в феврале 1943 года в Петсамо из части 11./JG5. 7 февраля 1944 года стала 4./SG5.

Базирование:

2.43-2.44 Петсамо FW-190A

## Приложение № 4

### Гвардейские соединения и части ВВС СФ

— 2-й гвардейский Краснознаменный авиаполк (бывший 72-й авиационный Краснознаменный полк) — командир капитан И. К. Туманов (18 января 1942 г.). 15 июня 1942 года полку было присвоено имя Б. Ф. Сафонова. В дальнейшем полк получил название: 2-й гвардейский истребительный авиационный Печенгский Краснознаменный полк имени Б. Ф. Сафонова;

— 9-й гвардейский минно-торпедный авиаполк (бывший 24-й минно-торпедный авиаполк) — командир майор Ф. В. Костыкин (31 мая 1943 г.); в дальнейшем назывался: 9-й гвардейский минно-торпедный авиационный Киркенесский Краснознаменный полк.

*Авиационные соединения и части ВВС СФ, удостоенные ордена Красного Знамени:*

— 72-й авиационный полк — командир подполковник Г. П. Губанов (16 сентября 1941 г.);

— 9-й гвардейский минно-торпедный авиаполк — командир подполковник Б. П. Сыромятников (31 марта 1944 г.);

— 255-й истребительный авиационный полк — командир майор Н. Г. Чертов (31 марта 1944 г.);

— 46-й штурмовой авиационный полк — командир подполковник М. П. Михайлов (22 июля 1944 г.);

— 36-й минно-торпедный авиационный полк — командир подполковник А. Я. Ефремов (22 июля 1944 г.);

— 118-й морской разведывательный авиационный полк — командир подполковник С. К. Литвинов (31 октября 1944 г.);

— 78-й истребительный авиационный полк — командир подполковник В. И. Бабернов (31 октября 1944 г.);

— 5-я минно-торпедная авиационная дивизия — командир генерал-майор Н. М. Кидалинский (31 октября 1944 г.);

— 14-я смешанная авиационная дивизия — командир полковник А. В. Жатьков (31 октября 1944 г.);

— 6-я истребительная авиационная Печенгская дивизия — командир генерал-майор Н. Т. Петрухин (3 ноября 1944 г.);

— 46-й штурмовой авиационный Печенгский полк (вторично) — командир майор Г. В. Павлов (3 ноября 1944 г.);

— 27-й истребительный авиационный полк — командир майор А. Я. Дижевский (3 ноября 1944 г.);

— 20-й истребительный авиационный Киркенесский полк — командир подполковник Д. А. Петров (6 марта 1945 г.);

— 95-й авиационный полк — командир майор И. А. Ольбек (8 июля 1945 г.).

*Авиационные соединения и части ВВС СФ, удостоенные почетных наименований: «Печенгских» (приказ Верховного главнокомандующего № 0354 от 31 октября 1944 г.):*

— 6-я истребительная авиационная дивизия;

— 2-й гвардейский Краснознаменный истребительный авиационный полк имени Б. Ф. Сафонова;

— 46-й Краснознаменный штурмовой авиационный полк.

*«Киркенесских» (приказ Верховного главнокомандующего № 0369 от 14 ноября 1944 г.):*

— 5-я Краснознаменная минно-торпедная авиационная дивизия;

— 9-й гвардейский Краснознаменный минно-торпедный авиационный полк;



- 20-й Краснознаменный истребительный авиационный полк;
- 118-й Краснознаменный морской разведывательный авиационный полк.

## Список сокращений

А — армия  
ав. — авиационный  
ад — авиационная дивизия  
адбр — авиадесантная бригада  
ак — авиационный корпус  
АрхВО — Архангельский военный округ  
аэ — авиационная эскадрилья  
бад ДД — бомбардировочная авиационная дивизия дальнего действия  
бак — бомбардировочный авиационный корпус  
бап — бомбардировочный авиационный полк  
бр ПВО — бригада противовоздушной обороны  
бр р-н ПВО — бригадный район противовоздушной обороны  
ВА — воздушная армия  
ВМБ — военно-морская база  
ВМФ — Военно-морской флот  
ВНОС — воздушное наблюдение, оповещение и связь  
ВО — военный округ  
гв. — гвардейский  
ГВФ — гражданский воздушный флот  
ГУ ВВС — Главное управление Военно-воздушных сил  
ДБА — дальняя бомбардировочная авиация  
дбп — дальнебомбардировочный полк  
див. ПВО — дивизия противовоздушной обороны  
див. р-н ПВО — дивизионный район противовоздушной обороны  
ЗА — зенитная артиллерия  
зап — зенитный артиллерийский полк  
иад — истребительная авиационная дивизия  
иад ПВО — истребительная авиационная дивизия противовоздушной обороны  
иак — истребительный авиационный корпус  
иап — истребительный авиационный полк  
иаэ — истребительная авиационная эскадрилья  
ибр — истребительная бригада  
истр. — истребительный  
КБФ — Краснознаменный Балтийский флот  
корп. ПВО — корпус противовоздушной обороны  
КП — командный пункт  
лбад — легкая бомбардировочная авиадивизия  
лбап — легкий бомбардировочный авиационный полк  
ЛВО — Ленинградский военный округ  
МБР — морской ближний разведчик  
НКАП — Народный комиссариат (комиссар) авиационной промышленности  
НКВД — Народный комиссариат (комиссар) внутренних дел  
ОА — отдельная армия  
ПВО — противовоздушная оборона  
РАБ — район авиационного базирования  
РАГ — резервная авиационная группа  
раг — разведывательная авиационная группа  
сад — смешанная авиационная дивизия  
сбап — скоростной бомбардировочный авиационный полк  
шад — штурмовая авиационная дивизия

шак — штурмовой авиационный корпус  
шап — штурмовой авиационный полк  
JG — гешвадер — истребительная эскадра (аналог дивизии)  
Состав — штаб (одно-два звена), 3-4 группы (аналог полков), от 120 до 160 самолетов основного типа (без учета связных и т. д.)  
I, II, III, IV/JG — группен — истребительные группы (аналог полков)  
Состав — штаб (звено), три отряда (аналог эскадрилий), от 40 до 50 самолетов основного типа  
1.-12./JG — штаффель — истребительные отряды (аналог эскадрилий)  
SKG — эскадра скоростных бомбардировщиков (на базе тяжелых истребителей)  
ZG — эскадра истребителей-бомбардировщиков (аналогично SKG)  
NJG — эскадра ночных истребителей-охотников  
KG — бомбардировочная эскадра  
KGr. — отдельная усиленная бомбардировочная группа  
StG — эскадра пикирующих бомбардировщиков  
SG (Sch.G) — штурмовая эскадра (штурмовики, в том числе на базе истребителей)  
LG — учебно-боевая эскадра (несколько типов самолетов)  
Организационное деление частей аналогично вышеприведенным данным по истребительной эскадре (группы-штаффели)  
(H). — отряды ближней разведки  
(F). — отряды дальней разведки

## Список литературы

1. Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. М., 1983.
2. *Басов А. В.* Флот в Великой Отечественной войне, 1941–1945 гг. М., 1980.
3. *Белов В.* Теодор Вайссенбергер // Мир авиации. 1998. № 1.
4. *Бескоровайный А. И.* В небе Севера. М.: ДОСААФ, 1986.
5. Боевая летопись ВМФ 1941–1942 гг. М.: Воениздат, 1992.
6. *Бойко В. С.* Крылья Северного флота. Мурманск: Мурманское кн. изд., 1976.
7. *Быков М. Ю.* Советские асы 1941–1945. Победы сталинских соколов: Сборник. М.: Яуза, 2008.
8. В боях за советское Заполярье. Мурманск: Мурманское кн. изд., 1982.
9. Внимание! Воздух! Мурманск: Мурманское кн. изд., 1990.
10. *Воронов А.* Мурманск в огне. Мурманск: Мурманское кн. изд., 1979.
- И. *Герасименко Д. Я., Колкер И. И., Нехорошков Ф. А.* Славен героями Северный флот. 2-е изд., доп. Мурманск: Мурманское кн. изд., 1982.
12. *Головко А. Г.* Вместе с флотом. Издание 3-е. М., 1984.
13. *Драбкин А.* Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941–1942. М.: Яуза, Эксмо, 2006.
14. *Заблотский А., Ларинцев Р.* Приковать врага к земле! // Авиапарк. 2008. № 3.
15. *Иноземцев И. Г.* Крылатые защитники Севера. М.: Воениздат, 1975.
16. *Иноземцев И. Г.* В небе Заполярья и Карелии. М., 1987.
17. *Иноземцев И. Г.* Тараны в северном небе. М.: Воениздат, 1981.
18. *Ирвинг Д.* Разгром конвоя PQ-17. М., 1971.
19. Исторический отчет о боевой деятельности ВВС СФ в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Кн. 1. Штаб ВВС СФ, 1946.
20. Карельский фронт в ВОВ 1941–1945 гг. М., 1984.
21. *Корнюхин Г. В.* Воздушная война над СССР. 1941. М.: Вече, 2008.
22. *Котельников В.* «Ланкастеры» с красными звездами // Мир авиации. 1992. № 1. С. 34.
23. *Котельников В.* Один и без оружия // Мир авиации. 1993. № 1.
24. *Краснознаменный Северный флот.* М.: Воениздат, 1983.
25. *Ларинцев Р. И., Заблотский А. Н.* «Киттихауки» против кригсмарине // Авиамастер. 2002. № 1.
26. *Ларинцев Р. И., Супрун М. Н.* Люфтваффе под Полярной звездой: потери ВВС Германии на Крайнем Севере. Архангельск, 1996.
27. *Марданов А.* Восемь пишем, два в уме // Авиамастер. 2006. № 2.
28. *Марданов А.* Четыре пишем, два в уме // Авиамастер. 2006. № 1.
29. *Маслов М.* Боевые «чайки» Сталина. И-15, И-15бис, И-153. М.: Яуза, 2009.
30. *Маслов М.* Истребитель И-16. Норовистый «ишак» сталинских соколов. М.: Яуза, 2007.
31. *Морозов М.* Трагический дебют // Авиамастер. 2003. № 8.
32. *Платонов В. И.* Записки адмирала. М.: Военное издательство, 1991.
33. *Рыбин Ю.* Первенцы ленд-лиза // Авиапарк. 2008. № 2.
34. *Рыбин Ю.* Размышления об И-16 Бориса Сафонова // Авиамастер. 2003. № 5.
35. *Рыбин Ю.* Снова о Рудольфе Мюллере // Мир авиации. 1992. № 1. С. 28–30.
36. Северные конвои: Исследования. Воспоминания. Документы. Вып. 1–4. Архангельск.
37. *Симонов К. М.* Мурманское направление. Мурманск: Мурманское кн. изд., 1972.
38. *Сорокин З. А.* В небе Заполярья. М.: ДОСААФ, 1963.
39. *Сорокин З. А.* Друзья-однополчане. М.: Воениздат, 1962.
40. *Сорокин З. А.* Истребители идут наперехват. М.: ДОСААФ, 1965.

41. *Сорокин З. А.* Крылатые гвардейцы. М.: Воениздат, 1966.
42. *Тимохович И. В.* Операционное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1976.
43. *Труфанов С.* Как выглядел сафоновский «ишак» // *Авиамастер*. 2002. № 8.
44. *Хазанов Д. Б.* 1941. Война в воздухе. Горькие уроки. М.: Яуза, Эксмо, 2006.
45. *Швабедиссен В.* Сталинские соколы. Минск, 2001.
46. Это было на Крайнем Севере. Мурманск: Мурманское кн. изд., 1965.
47. *Bobek Jan Friedrichy* pro JG5 aneb vsechny cesty vedou na sever // *Revi* No. 19/1997.
48. *Girbig W.* Jagdgeschwader 5 Eismeerjager, Motorbuch Verlag Stuttgart, 1975.
49. *Polak, Tomas & Smyra, Frantisek* Borci z JG5 Eismeer// *Aero Plastic Kits revue* No. 23/1994.
50. *Valtonen H.* Luftwaffen pohjoinen sivusta. Jyvaskyla, 1997.

## Иллюстрации



Лучший летчик-истребитель Северного флота Борис Сафонов в кабине «Киттихаука» (одно из последних фото)



Летчик-истребитель Борис Сафонов и фотокорреспондент Евгений Халдей на аэродроме Ваенга. Снимок на фоне самолета старшего лейтенанта Александра Коваленко И-16 тип 24, бортовой номер 11 «За Сталина!», серийный номер 24Р21891. Сверху на фюзеляже за кабиной установлен фотопулемет ПАУ-22, что в то время встречалось не часто. Этот снимок интересен еще и тем, что через пару минут случится налет немецких самолетов на аэродром, и пулеметная очередь ляжет буквально в нескольких шагах от фотографа. 6 июля 1941 г.



**Советский ас Борис Сафонов**



**Владимир Покровский — один из лучших асов Заполярья**



**Советский истребитель «Харрикейн» Мк IIВ(Т), пилотируемый командующим военно-воздушными силами Северного флота генерал-майором авиации А. А. Кузнецовым. На фюзеляже видны следы перекрашивания, тактический номер «01» и серийный номер Z5252. 25 сентября 1941 г.**



**Слева направо: командир 2-го гвардейского иап ВВС СФ капитан П. Г. Сгибнев, комиссар полка Ф. П. Проняков, начальник штаба полка подполковник И. Ф. Антонов, помощник командира полка по летной подготовке майор А. Н. Кухаренко**





**Командир звена 78-го иап ВВС СФ, старшина Петр Михайлович Семенов. Лично сбил пять и в группе два самолета противника. Погиб в бою 16 ноября 1941 г.**



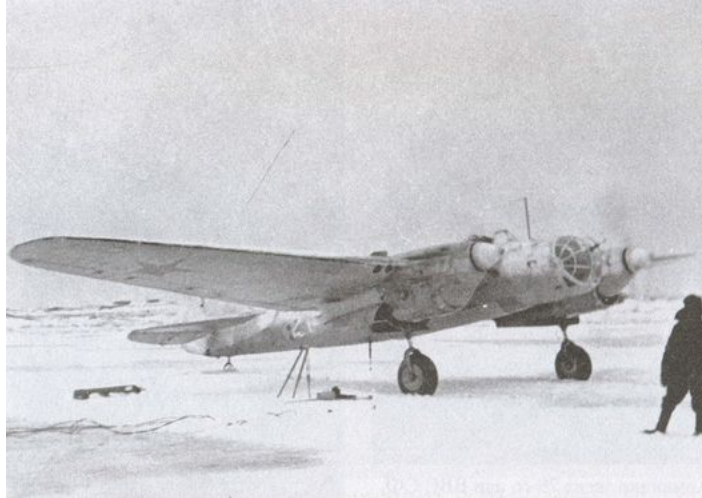
**Младший лейтенант Верховцев, 72-й сап ВВС СФ**



**Летчик-истребитель Кухаренко**



**Британский летчик-истребитель сержант Чарльстон Хоу, сражавшийся на Северном фронте и награжденный орденом Ленина за три сбитых немецких самолета. Позади сержанта — истребитель «Харрикейн», один из двух самолетов, подаренных британскими пилотами советским коллегам. В момент снимка в кабине самолета находился Герой Советского Союза Борис Сафонов**



**Основу советской бомбардировочной авиации в начале войны составляли бомбардировщики СБ-2, боевой дебют которых состоялся еще в 1936 г. в ходе гражданской войны в Испании**



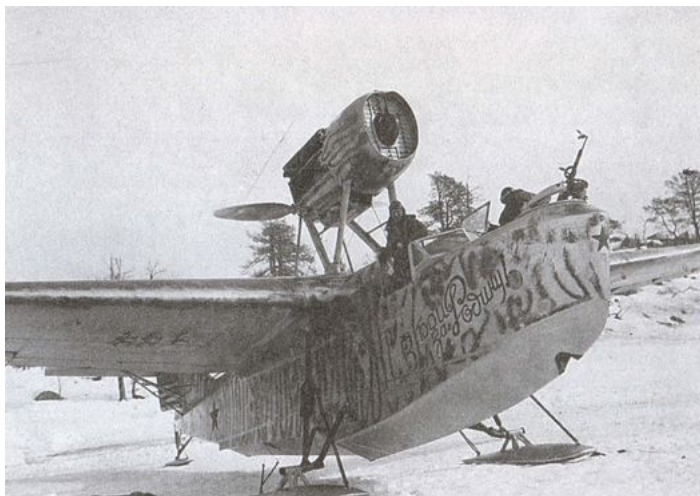
**Подвеска авиабомб ФАБ-100 на пикирующий бомбардировщик Пе-2 ВВС Северного флота**



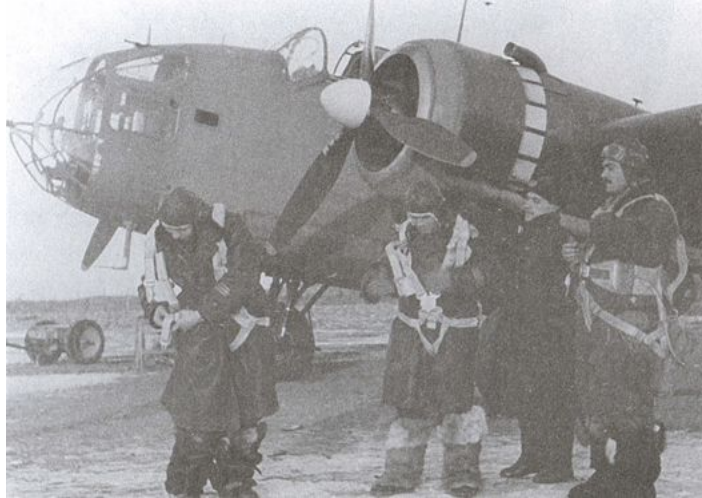
**Пикирующий бомбардировщик Пе-2 105-й серии авиации Северного флота на аэродроме. 1942-1943 гг.**



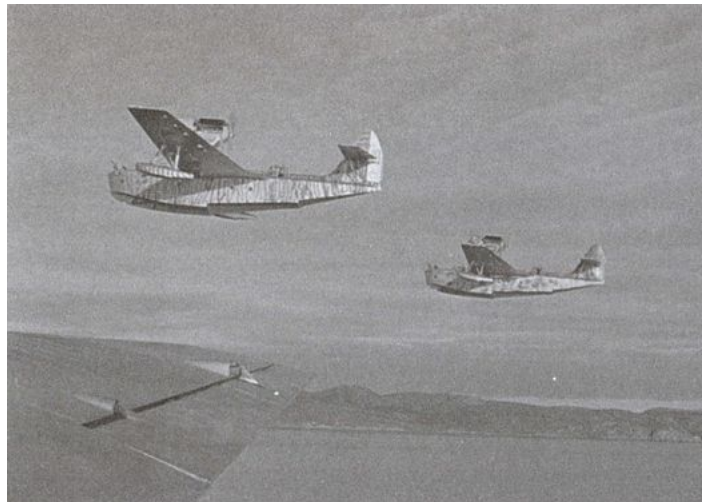
**Кроме Пе-2 на северном ТВД широко применялись также тяжелые истребители сопровождения Пе-3бис**



**Советский морской ближний разведчик МБР-2 разработки конструкторского бюро Г. М. Бериева с надписью «В бой за Родину!» на зимнем аэродроме**



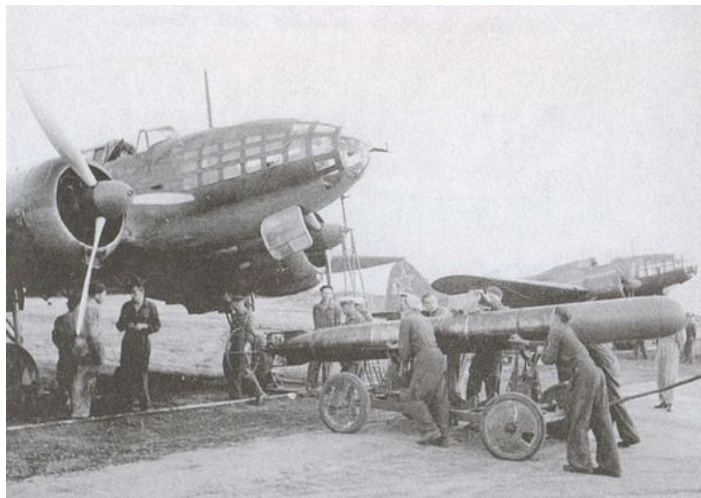
**Английский бомбардировщик «Хемпден» у советских летчиков не пользовался особым уважением из-за своих откровенно низких боевых характеристик**



**Из-за острой нехватки авиатехники в ходе боевых действий в Северном море в качестве легких ночных бомбардировщиков широко применялись МБР-2**



**Истребитель МиГ-3 2-го гвардейского Краснознаменного истребительного авиационного полка имени Б. Ф. Сафонова (6-я истребительная авиационная бригада, ВВС Северного флота). 1942 г.**



**Торпедоносец Ил-4Т 24-го минно-торпедного авиационного полка Северного флота готовят к боевому вылету на аэродроме Ваенга**



**Старшина торпедной группы 24-го минно-торпедного авиаполка А. В. Раков готовит торпеду к установке на самолет «Хемпден» ТВ.1 английского производства. На торпедке надпись: «За Киселева!» — в память о погибшем командире 3-й эскадрильи капитане В. Н. Киселеве**



**Советские моряки Северного флота осматривают фрагменты сбитого немецкого самолета. На фото лейтенант и два матроса**



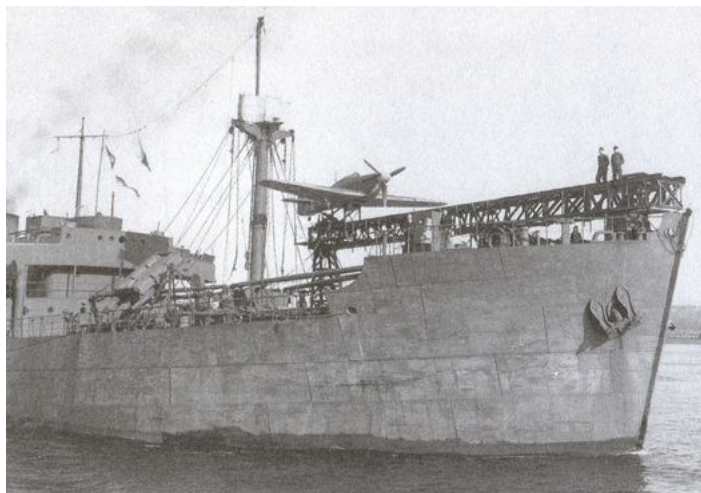
**Немецкий тяжелый истребитель «Мессершмитт» Vf-110 в Мурманске, на заднем дворе Дома культуры имени Кирова. Самолет из состава 77-й истребительной эскадры люфтваффе (серийный номер 3588) был сбит 19 июля 1941 г. в районе поселка Кола будущим Героем Советского Союза лейтенантом Захаром Сорокиным. Немецкие летчики Дитрих Клаппенбах и ефрейтор Рудольф Метке считаются пропавшими без вести**



**Авиация ВВС СФ фронта в самые тяжелые моменты была вооружена преимущественно техникой западного производства. На фото Р-40Е «Киттихаук»**



**Американские истребители Р-40Е проявили себя в ходе боев в Заполярье еще и как отличные пикирующие бомбардировщики и топмачтовики**





**Перед дальним походом. Истребитель «Си Харрикейн» на борту торгового судна, оснащенного катапультой, в порту Галифакс**



**Пайлот-офицер Эдмистон (на крыле) и пайлот-офицер Шелдон на фоне «Харрикейна» с тропическим фильтром**



**«Харрикейны» FS-45, FR-44, FP-43 и FU-56 из состава 81-й эскадрильи возвращаются с боевого вылета**



**«Харрикейн» BD-825 из состава 134-й эскадрильи. Этот самолет разбился 27 сентября 1941 г., при этом погибли два техника**



**Летчики 81-й эскадрильи RAF на Севере. Слева видна табличка с самолетами, готовыми к вылету, — машины R, P, K и F**



**Пилоты 81-й эскадрильи играют в минуты отдыха. На заднем плане истребитель Z5227 FE-53, на котором часто вылетал пилот-офицер Эдмистон. Самолет был сбит, поднят в 1994 г. и ныне украшает**

одну из частных коллекций в США



Так выглядел Мурманск в прицеле немецких фоторазведчиков



Унтер-офицер Ганс Дёбрих (Hans Dobrich) из 6./JG5 (6-й эскадрильи 5-й истребительной эскадры) сидит на крыле своего «Мессершмитта» Bf.109G-2/R6 на аэродроме Петсамо (Финляндия). Обратите внимание на обозначение II.JG5 (2-й группы 5-й истребительной эскадры) — четырехлистник клевера. 1942 г.

notes

## Примечания

**1**

В конце Гражданской войны население всего 2500 человек.

Исторический отчет о боевой деятельности ВВС СФ в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Кн. 1. Штаб ВВС СФ, 1946. Л. 1.

**3**

ЦАМО. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 109. Л. 10.

От «Барбароссы» до «Терминала»: Взгляд с Запада. М., 1988. С. 12.



Цит. по статье Ю. Рыбина «Лучшая защита — нападение» // Авиация. № 12. С. 4.

*Геуст К. Ф.* Советские бомбардировки Финляндии в июне 1941 года // *Авиация и время.* 2005. № 2. С. 16.

**7**

Из них 22 были сбиты финскими истребителями.

Майоры Ф. Ф. Москаленко (2-й сбап), С. И. Косякин (44-й сбап), Ф. И. Панюшкин (201-й сбап), капитаны В. И. Поляков (72-й сбап) и Б. А. Стойлик (201-й сбап).

**9**

В воздушных боях и на аэродромах было выведено из строя более 130 вражеских самолетов.

*Заблотский А., Ларинцев Р.* Бомбы на Петсамо // *Авиация и время.* 2009. № 2. С. 41-44.

Так немецкие летчики со времен Испании называли истребители И-16.

Luftwaffen pohjoinen sivusta. Hannu Valtonen. Jyvaskyla, 1997. P. 45.



**13**

По документам числится пропавшим без вести.

В основу списка положены материалы Ю. Рыбина, опубликованные на сайте <http://www.eismeerfront.com/>

Из справки ГПУ НКВД СССР: «Германский пароход „Комета“ — вспомогательный крейсер. По вахтенному журналу, команда из 200 человек, труба переделанная, борта двойные, командный мостик бронированный. Везут: артиллерийские снаряды, торпеды для подлодок, самолеты — части. Вооружен, но оружие спрятано в трюмах».

В течение 1940-1941 годов рейдер совместно со вспомогательным крейсером «Орион» разбойничал на международных судоходных трассах, сделав набег даже на Галапагосские острова. Но с каждым месяцем немецким рейдерам в Индийском океане приходилось все труднее. Торговые суда почти перестали выходить в море в одиночку и дожидались в портах формирования конвоев. Боевые корабли союзников научились быстро прибывать на место завязавшегося боя, а использование в операциях самолетов позволило засекать рейдеры даже вдали от берегов. Получив приказ возвращаться, «Комета», проскочив все заслоны, смогла вернуться в Германию. Через год рейдер был послан в новый поход, но уйти далеко от базы он не успел. В октябре 1942 года «Комета» была потоплена в бою с английским эскадренным миноносцем.

Он был одним из самых подготовленных летчиков крыла. Начал летную карьеру в середине 30-х годов. Был награжден Air Force Cross за сложнейшие испытания прототипов «Спитфайра», «Харрикейна», «Тайфуна» и «Бофайтера».

Шестнадцатый самолет представлял собой набор запчастей.

Переоборудованный итальянский транспорт времен Первой мировой войны.

Так часто советские летчики называли этот разведчик за характерную форму неубирающегося шасси.



Британцы явно ошибаются: на Севере мессеры типа «F» появились только в феврале 1942 года. Это были Vf-109E-7.

В ходе своей карьеры дослужился до звания Marshall of the Air Force, самое высокое звание, до которого может дослужиться офицер RAF.

Экипаж сумел посадить машину на прибрежную полосу и был взят немцами в плен. Командир экипажа Джим Катанак впоследствии принял участие в знаменитом побеге летчиков разных национальностей, известном в истории Второй мировой войны как «Большой побег» (The Great Escape), из немецкого концлагеря. Он был расстрелян в числе 50 захваченных беглецов.

*Котельников В. Один и без оружия // Мир авиации. 1993. № 1. С. 27.*

За подрыв дамб на Рейне 617-я эскадрилья носила почетное наименование «разрушители дамб».

*Чиркин М.* Операция «Параван» // Правда Севера. 2001. 29 августа.

*Котельников В.* «Ланкастеры» с красными звездами // Мир авиации. 1992. № 1. С. 34.

**28**

Совершил вынужденную посадку 12 сентября 1944 года в точке с координатами 64°23' N, 41°20' E.



Поврежден при посадке в Васкове 12 сентября 1944 года.

После войны обломки были распроданы и разломаны на месте норвежской компанией. Почти весь корабль был разрезан и вывезен. Однако значительная часть носа «Тирпица» остается там, где он затонул в 1944 году. Кроме того, электрогенераторы с корабля были использованы как временная электростанция, снабжая электричеством рыбные заводы вокруг города Хоннингсвог (норв. Honningsveg).

*Супрун М. Н.* Британские Королевские ВВС в России // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. М.: Наука, 1994.

Новожилов А. Е. Капитан. Воевал в составе 19-го гвардейского иап (145-го иап). Командовал эскадрильей, затем полком. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 216 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 1 самолет лично и 19 в группе.

Алагуров В. Н. Воевал в различных авиачастях с первых дней войны. Летом 1944 года — капитан, командир 2-й ээ 53-го сап. 11 июля 1944 года умер от отравления. Похоронен в п. Гремиха Мурманской области.

**34**

Вернулся на свой аэродром пешком через 9 дней.

Стоит сказать, что этот процесс несколько затянулся и несколько Bf-109E числились в составе JG 5 до лета 1942 года.

Так обычно звали Мюллера боевые товарищи.



*Ирвинг Д.* Разгром конвоя PQ-17. М.: Воениздат, 1971. С. 44-45.

*Вайнер Б. А.* Северный флот в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1964. С. 18.

Участник гражданской войны в Испании, Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Командовал 61-й иабр ВВС КБФ, Особой морской авиагруппой резерва ГК. После войны служил на командных должностях в авиации ВМФ.

См.: *Ирвинг Д.* Указ. соч. С. 352.

*Бойко В. С. Крылья Северного флота. Мурманск, 1976. С. 156.*

1 мая 1942 года 2-й гв. сап получил гвардейское знамя, став таким образом 2-м гвардейским Краснознаменным истребительным авиаполком.

Это следует из «Журнала уничтоженных самолетов противника летчиками 20-го иап 6-й иад ВВС СФ» и «Отчета о боевой деятельности авиачастей ОМАГ ВМФ за период 23.07-22.08.42».

Описание событий 10 августа сделано исследователем А. Мардановым на странице <http://sk16.ru/255iap/airbattles.shtml>.



Опубликованы в сборнике «Северные конвои. Исследования. Воспоминания. Документы». Вып. № 3. // arct: cwar.pomorsu/sea/nc3/oglav\_sk3.htm.

**46**

Летчик-истребитель, гвардии капитан. Воевал в составе 145-го (19-го гв.) иап.  
Сбил 29 самолетов противника.

*Стец А. И.* Мурманши — труженик и воин. 2009 г.// [http: murmashilive.ru](http://murmashilive.ru).

*Супрун М. Н., Ларинцев Р. И.* Пятый флот люфтваффе в небе Заполярья: Взгляд из России, //arcticwar.pomorsu.ru/

Цит. по: *Рыбин Ю.* Экпертенстаффел за Полярным кругом, //www.airpages.ru/dc/hist-9shnml

*Супрун М. Н., Ларинцев Р. И.* Пятый флот люфтваффе в небе Заполярья: Взгляд из России, //arcticwar.pomorsu.ru/

Причем обстоятельства крайне интересные и «попахивающие» «двойной бухгалтерией» немцев.

Голодников Николай Герасимович (5 декабря 1921, Ейск — 25 мая 2010, Ставрополь). Участник Великой Отечественной войны. Командир эскадрильи 2-го гвардейского Краснознаменного истребительного авиаполка. На его счету 212 боевых вылетов и 7 сбитых самолетов. Был одним из основателей, а с 1969 по 1978 год являлся начальником Ставропольского высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов противовоздушной обороны. С декабря 2003 года возглавлял Ставропольскую краевую общественную организацию ветеранов (пенсионеров) войны, труда, Вооруженных Сил и правоохранительных органов. Почетный гражданин города Ставрополя и Ставропольского края.



<http://gviap.narod.ru/heroes/sgibnev.html>

Родился 6 марта 1916 года в д. Малый Завраг Вохомского района Костромской области. В Военно-морском флоте с 1935 года. Принимал участие в советско-финской войне в составе 118-го авиационного полка Северного флота, произвел 85 вылетов на разведку военно-морских баз и коммуникаций противника. В начале Великой Отечественной войны Л. И. Елькин — командир звена 4-й эскадрильи 118-го орап. За годы войны произвел 254 боевых вылета, из них 129 ночью на бомбежку войск противника и 125 днем на дальнюю и ближнюю разведку коммуникаций и военно-морских баз противника. Летал Л. И. Елькин и на выполнение заданий по перевозке раненых, по доставке боезапасов и продовольствия спецгруппам, находившимся в глубоком тылу противника.

При выполнении задания командующего СФ по изысканию новых аэродромов в районе Новой Земли 27 июля 1942 года в губе Малые Кармакулы самолет Л. И. Елькина был обстрелян немецкой подводной лодкой. Летчик получил тяжелые ранения в голову. После госпиталя он вернулся в свой полк и, несмотря на то что был признан негодным к летной службе, добился разрешения продолжать полеты. С марта 1943 года командовал авиационной эскадрилей 118-го орап ВВС СФ.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 года за доблесть и мужество, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, за умелое воспитание подчиненных и образцовое руководство эскадрилей капитан Елькин Леонид Ильич удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 2647).

29 февраля 1944 года при выполнении боевого задания капитан Л. И. Елькин погиб.

*Girbig W.* Jagdgeschwader 5 «Eismeeijager». P. 35.

Родился 15 июля 1921 года в г. Коврове, ныне Владимирской области, в семье рабочего. Окончил 10 классов. Работал сменным диспетчером на заводе. С 1940 года в Военно-морском флоте. В 1942 году окончил летную школу в Саранске. Воевал на Балтийском и Северном флотах. Дважды ранен.

До весны 1944 года штурман 255-го иап (5-я минно-торпедная авиационная дивизия, ВВС СФ) старший лейтенант В. А. Бурматов произвел 191 боевой вылет, в 43 воздушных боях лично сбил 12 самолетов противника и 1 в группе. 31 мая 1944 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, удостоен звания Героя Советского Союза.

В 1945 году окончил Высшие офицерские курсы ВВС ВМФ, в 1952 году — Военно-воздушную академию. С 1957 года полковник В. А. Бурматов в запасе. Работал инженером-технологом на заводе им. Дегтярева в Коврове. Умер 27 октября 1986 года.

Сто сталинских соколов. В боях за Родину. М., 2005.

ЦАМО. Ф. 342. Оп. 5440. Д. 104. Л. 230-231; Д. 105. Л. 227-228.







Родился 14 января 1920 года в д. Слободка, ныне Борисовского района Минской области, в семье крестьянина. После окончания средней школы работал слесарем на Минской кондитерской фабрике «Коммунарка». В 1938 году окончил аэроклуб, через год — Харьковскую авиационную школу гражданского воздушного флота, работал летчиком-инструктором Сталинградского областного аэроклуба. С 1940 года в Красной армии. В том же году окончил Краснодарскую военную авиационную школу пилотов, служил в ней летчиком-инструктором. На фронте с декабря 1942 года. В составе 154-го иап сражался на Ленинградском, Волховском и Карельском фронтах. К ноябрю 1944 года заместитель командира эскадрильи 29-го гв. иап (324-я иад, 7-я ВА, Карельский фронт). Гвардии ст. лейтенант И. С. Леонович совершил 330 боевых вылетов, в 50 воздушных боях сбил 26 самолетов противника. 2 ноября 1944 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, удостоен звания Героя Советского Союза. 13 января 1946 года погиб в автомобильной катастрофе (сбит машиной).

Впоследствии получил звание Героя Советского Союза. К октябрю 1944 года капитан Митрохин совершил 174 боевых вылета, в 36 воздушных боях сбил 17 самолетов противника (10 Ju-87, 3 FW-190, 3 Vf-109 и 1 Hs-126).

Позже получил звание Героя Советского Союза.

По материалам Ю. Рыбина (сайт <http://www.eismeerfront.com/>)

Интересный момент — кроме экипажа (пилот лейтенант Ганс-Хорст Хоффман (Lt Heinz-Horst Hoffmann), бортстрелок ефрейтор Рудольф Боем (Gef Rudolf Boehm)) в сбитом самолете сгорел военный корреспондент, освещавший боевые действия люфтваффе в Норвегии, — лейтенант Ганс Венк (Lt Heinz Wenk).

Сорокин Захар Артемович. Родился 4 (17) марта 1917 года на ст. Глубокое ныне Карасукского района Новосибирской области в семье рабочего. В 1920-х годах семья Сорокиных переехала в город Тихорецк (Краснодарский край). Окончил 7 классов и школу ФЗУ. Работал помощником машиниста паровоза и одновременно учился в аэроклубе.

В Военно-морском флоте с 1937 года. После окончания Ейского военно-морского авиационного училища в 1939 году направлен в истребительный авиационный полк ВВС Черноморского флота в Севастополь.

На фронте с 22 июня 1941 года. В июле переведен на Северный флот в 72-й сап. В апреле 1945 года переведен в Крым штурманом полка, в котором начинал служить. Всего за время войны совершил 267 боевых вылетов, в воздушных боях уничтожил 18 самолетов врага.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 4338) гвардии капитану Сорокину Захару Артемовичу присвоено Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1944 года.

С 1955 года гвардии капитан З. А. Сорокин — в отставке. Жил в Москве. Работал в Советском комитете ветеранов войны. Был членом Союза журналистов СССР. Публиковал очерки и статьи, написал 15 книг. Скончался 19 марта 1978 года. Похоронен на Кунцевском кладбище.

По результатам этого боя ему была записана победа над Ju-87.

Североморский летчик. 1943. 15 сентября. № 6.



Цит. по статье Ю. Рыбина в журнале «Мир авиации». 1995. № 1. С. 17.

По воспоминаниям его однополчан, излюбленной практикой атак Б. Сафонова было быстрое сближение на высокой скорости на пологом пикировании до минимального расстояния, короткие точные очереди и выход из атаки.



За основу взяты материалы статьи Ю. Рыбина «Уравнение с одним неизвестным»  
// <http://history-afr.fata.ni/a:rvictory.shtml>.

По данным книги М. Быкова.

Из Кн.: *Быков М. Ю.* Советские асы 1941–1945. Победы сталинских соколов. М.: Яуза, 2008.



*Драбкин А.* Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941–1942. М.: Яуза, Эксмо, 2006. С. 239–240.



Цит. по: *Рыбин Ю.* Экпертенстафел за Полярным кругом. // [www.airpages.ru/dc/hist-9.shtm](http://www.airpages.ru/dc/hist-9.shtm))

По другим данным — Бодо.

В действительности в этом бою был подбит лишь один истребитель этого типа. Самолет, на котором летал гвардии лейтенант Г. Ф. Дмитрюк, получил попадание одного 20-мм снаряда, взрыв которого перебил тросы управления рулей поворота и глубины. Советскому летчику удалось на почти не управляемом самолете благополучно произвести посадку на своем аэродроме. Одиннадцать пробоин получила в этом бою и «Кобра» гвардии старшего лейтенанта П. С. Кутахова.

Командир звена 147-го иап старший лейтенант Елисеев Анатолий Васильевич родился в 1918 году в Москве, в рядах Красной армии с 1934 года, закончил Борисоглебское училище летчиков. Во время Великой Отечественной войны сбил два самолета противника лично и шесть — в группе. К сожалению, Елисееву не суждено было дожить до Победы. 31 марта 1942 года он не вернулся с боевого задания из района Луостари, его судьба остается неизвестной.

Из воспоминаний бывшего комиссара 145-го иап А. Бородая.

Из воспоминаний Героя Советского Союза летчика-североморца  
В. П. Стрельникова.

Рассадкин Петр Алексеевич. Интервью на сайте [www.iremember.ru](http://www.iremember.ru)

*Драбкин А. Я дрался с асами люфтваффе. М.: Яуза, 2006. С. 477-508.*



Белоусов В. И. (06.06.1908 — 02.10.1981). В 1930 году призван в ряды Красной армии. В 1932 году окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков. В 1933 году — 14-ю военную школу летчиков в городе Энгельсе. В 1934 году — военную школу пилотов.

Участвовал в советско-финской войне 1939-1940 годов как командир эскадрильи 9-го шап. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 марта 1940 года ему присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 252).

В боях Великой Отечественной войны с июля 1941 года. До января 1943 года командовал 65-м шап. С 18 марта 1944 года и до конца войны полковник В. И. Белоусов командовал 198-й шад.

После окончания Великой Отечественной войны полковник В. И. Белоусов был старшим инспектором управления боевой подготовки ВВС. С 1948 года — в запасе.

Голодников Николай Герасимович. Интервью на [www.airforce.ru](http://www.airforce.ru)

Мазурук И. П. (07(20).07.1906-02.01.1989) — известный полярный летчик, Герой Советского Союза (1937), генерал-майор авиации (1946). В авиации с 1928 года. Был командиром авиаотряда на Сахалине. С 1936 года в полярной авиации (с 1938 — начальник управления). Участвовал в высадке экспедиции И. Д. Папанина на Северный полюс. Участник советско-финской войны. Во время Великой Отечественной войны командовал авиагруппой Северного флота, был начальником Красноярской авиатрассы ВВС и командиром 1-й перегоночной дивизии. После войны работал в Главсевморпути. В 1947-1953 годах был начальником НИИ ГВФ. Участник многих экспедиций на Северный полюс и полетов в Антарктиду.

*Заблотский А. Н., Сальников А. И.* МБР-2 — первый гидросамолет Г. М. Бериева  
(рукопись, предоставленная авторами).

Впоследствии усилена четырьмя бомбардировщиками ДБ-3.

Это современные архивные данные. В полковой истории приводятся несколько отличные данные. В частности, количество боевых вылетов оценивается в 1125, воздушных боев — 4, побед — 5.

По другим данным, на день раньше.