

НА ЛИНИИ ФРОНТА

ПРАВДА О ВОЙНЕ

Михаил Жирохов

АСЫ НАД ТУНДРОЙ



**ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА
В ЗАПОЛЯРЬЕ**

1941—1944

Михаил Жирохов

**Асы над тундрой. Воздушная
война в Заполярье. 1941-1944**

«Центрполиграф»

2011

Жирохов М. А.

Асы над тундрой. Воздушная война в Заполярье. 1941-1944 /
М. А. Жирохов — «Центрполиграф», 2011

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 годы – 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.

© Жирохов М. А., 2011

© Центрполиграф, 2011

Содержание

Введение	5
Немецкое наступление (июнь-сентябрь 1941 г.)	7
Операция «Бенедикт»	20
Конец ознакомительного фрагмента.	22

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 нередко 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 десятков лет 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 германофильскими 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 – маленький¹ 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. Шонгув, командир полка полковник Н.И. Шмельков
147-й иап	34 И-15 и 19 И-15бис	Аэ. Мурмаша, командир полка полковник М.М. Головня
ВВС СФ		
72-й сап	4 И-16, 17 И-153, 28 И-15бис, 11 СБ (+16 И-16, прибывших 26 июня)	Аэ. Ваенга
118-й рап	37 МБР-2, 7 ГСТ	
49 ораэ	10 МБР-2	
24-е авиавзвено связи	2 МБР-2	Губа Грязная

Согласно предвоенным планам, 7-я армия растянулась почти по всей советско-финской границе, от Ладожского озера до южной части Кольского полуострова. Командование армии

¹ В конце Гражданской войны население всего 2500 человек.

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 ограниченные контингенты 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 1. Части, предназначавшиеся для борьбы против Советского Союза, перед войной были объединены в «Люфтваффенкоммандо Киркенес» под командованием полковника Андреаса Нильсена.

Задачей «Люфтваффенкоммандо 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 1	36 Ju-87	Аэ. Киркенес (Северная Норвегия)
1./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./KuFlGr 406	He-115 и Do-18	Аэ. Банак

Примечание: кроме того, «Люфтваффенкоммандо 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.»², 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.

Наращивание 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.

² Исторический отчет о боевой деятельности ВВС СФ в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Кн. 1. Штаб ВВС СФ, 1946. Л. 1.

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)»*³.

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»*⁴.

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.

³ ЦАМО. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 109. Л. 10.

⁴ От «Барбароссы» до «Терминала»: Взгляд с Запада. М., 1988. С. 12.

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 года⁵:

«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 Сафопова 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, покачивая головой, начал рассказывать о бое.

На взлете он потерял стервятника, но, набрав 100–200 метров, снова обнаружил его, летевшего по лощине 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 Сафопова».

Кстати, упоминание в воспоминаниях «Хейнкеля» сыграло злую шутку с исследователями – вплоть до начала 90-х годов считалось, что первой победой Сафопова 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

⁵ Цит. по статье Ю. Рыбина «Лучшая защита – нападение» // Авиация. № 12. С. 4.

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. Геуста⁶, 25 июня советская сторона потеряла в общей сложности 26 самолетов: 24 бомбардировщика СБ⁷ и два истребителя И-153. Серьезные потери понес и командный состав ВВС РККА – только командиров эскадрилий погибло пятеро⁸. 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 военачальников⁹, 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.

⁶ 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.

⁸ Майоры Ф.Ф. Москаленко (2-й сбap), С.И. Косякин (44-й сбap), Ф.И. Панюшкин (201-й сбap), капитаны В.И. Поляков (72-й сбap) и Б.А. Стойлик (201-й сбap).

⁹ В воздушных боях и на аэродромах было выведено из строя более 130 вражеских самолетов.

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 отыскивали. 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 повредили два транспорта¹⁰.

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»¹¹ 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 11./KG 30. Рогер погиб. По данным его преемника, майора Хорста фон Ризена, 11./KG 30, начав боевые действия штатно укомплектованной сорока машинами, за период с июня по декабрь 1941 года потеряла двадцать Ju-88. Финский историк Ханну Валтонен¹², 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 11./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 Bf-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 Bf-109, он кружил над русскими авиабазами и сбивал взлетающие самолеты»*.

Типичный «вылет Шашке» датирован 13 июля. Тогда три Bf-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 Bf-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

¹⁰ Заблотский А., Ларинцев Р. Бомбы на Петсамо // Авиация и время. 2009. № 2. С. 41–44.

¹¹ Так немецкие летчики со времен Испании называли истребители И-16.

¹² Luftwaffen pohjoisen sivusta. Hannu Yaltonen. Jyväskylä, 1997. P. 45.

пушки. Ишаков выпрыгнул с парашютом¹³, 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 вечно. Раздались крики, как будто звено Ишакова их могло услышать.

На малой скорости, снизу – сзади «сто десятый» атаковал одного ведомого, чуть довернув 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 Bf-109 сбил старший лейтенант Н.А. Шелухин, а третья победа была записана как групповая.

Серьезную конкуренцию Шашке составляли и летчики Bf-109 – обер-фельдфебель Хуго Даймер и обер-лейтенант Хорст Карганико, оба из 1./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»,

¹³ По документам числится пропавшим без вести.

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. Хебуттен	л-т Семенов В.А., ст. л-т Валов Г.Я., мл. с-т Грозов Л.С.	сбит при разведке Аэ. Хебуттен
24.06.41	72	И-15бис		л-т Федоров А.С.	сбит 3А СКР «ТУМАН»
25.06.41	72	СБ	Аэ. Иоканья	л-т Фирсов	был обстрелян своей 3А, потерял ориент., сел на Аэ Иоканья, самолет разбит

Дата	Полк	Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
29.06.41	72	И-16	Ваенга	мл. л-т Раевский П.З.	кончилось горючее, упал в 1 км от аэродрома
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. Сальский, 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 Аверинцев П.И., ст. с-т Кеенцов А.Я., мл. с-т Кузьменчук	сбиты в ходе боя с тремя Вф-109, экипаж похоронен в войну у самолета, найден поисковым отрядом ВВС СФ в 1985 г.
29.06.41	118	ГСТ	о. Сальский, р-н губы Тюва	экипаж Меркулова В.А. спасен	сбиты 3 Вф-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

Дата	Полк	Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
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 Грифона	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 И.В., ст. л-т Кислов А.А., мл. л-т Бобков, л-т Наконечный Ф.Д., ст. с-т Ражников	сбит ИА пр-ка при налете на вражеский укрепленный район, упал в сопки
12.07.41	72	И-153	р-н г. Эйна	л-т Верховский	сбит 3А
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 3А 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 3А

¹⁴ В основу списка положены материалы Ю. Рыбина, опубликованные на сайте <http://www.eismeerfront.com/>

Дата	Полк	Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
17.07.41	72	И-16	Титовка, Зап. Лица	летчик неведом	побит ЗА, при посадке самолет сгорел
17.07.41	72	И-153	Титовка, Зап. Лица	летчик неведом	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 неведом	при взлете задел за вершины 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	Побит Вф-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

Дата	Полк	Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
25.07.41	72	СБ	Ваенга	экипаж неведом	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	Вайталаhti	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	Вайталаhti	экипаж неведом	побит 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 Алагунов	сбит при отражении налета на аэродром
12.08.41	72	С	3-5 км от Зубовки	мл. л-т Хмелев С.Е. с-т Карпанов, 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. Лентинский	л-т Шевченко	сбит ЗА аэродрома Хебуттен, упал в море

Дата	Полк	Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
22.08.41	72	МиГ-3		л-т Чихвин Г.Н.	сбит ЗА аэродрома Хебугтен
23.08.41	72	И-153	Мурманск	л-т Гольцев	сбит при отраж. налета
24.08.41	72	И-16	Ваенга-2	летчик неведом	самолет разбит при посадке
27.08.41	72	МиГ-3	Кольский залив	летчик неведом	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 Степкин	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	Шук-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-яр	экипаж м-ра Васильева В.Н.	при высадке спецгруппы пробило о подводный камень борт. Самолет оттащили на глубину и взорвали. Через 5 суток экипаж пришел в часть

Дата	Полк	Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
13.09.41	118	МБР-2	г. Грязная	л-т Опушнев	Затонул
15.09.41	72	Пе-2	Б. Зап. Лица	к-н Раздобудко 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 Кубре-ев 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 Э.А.	разбит при выгруз. 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 неведомы	самолет разбит при посадке
29.10.41	78	«Харрикейн»	Зап. Лица	ст. л-т Яковенко А.И.	пропал без вести

Дата	Полк	Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
08.11.41	118	Че-2	Сеть-Наволоок	к-н Брайловский, л-т Цеский С.С., ст. с-т Мальцев, с-т Лукин	сбит четырьмя ВВ-109
08.11.41	118	Че-2	Сеть-Наволоок	л-т Медведев К.Д., с-т Хиренко, в. тех-к Большаков, мл. с-т Бабенков	сбит четырьмя ВВ-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 Семенов 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 сторел
21.11.41	78	«Харрикейн»	Ваенга	л-т Виниченко	взлетел с мотористом на авиате, 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

Дата	Полк	Самолет	Место действия	Экипаж	Примечания
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, сам-т разбит
11.12.41	72	Пе-2	оз. Кичеп-явр	ст. л-т Недригайлов К.С., ст. л-т Перейнос И.П.	сбит 2 ВВ-109 во время возвращения с р-на линии фронта
15.12.41	78	«Харрикейн»	Б. Зап. Лица	л-т Коннов	сбит в воз. бою ВВ-109
17.12.41	78	«Харрикейн»	Б. Зап. Лица	л-т Волков М.Г.	сбит в воз. бою ВВ-109
17.12.41	78	«Харрикейн»	6 км южнее губы Вичан	к-н Сафонов Б.Ф.	отказ мотора, самолет подбит в воз. бою, вын. посадка с незначительными повреждениями
27.12.41	118	МБР-2		экипаж л-та Филиппова получил ранения	подбит 3А, 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»¹⁵ Северным морским путем в бассейн Тихого океана для нанесения ударов по морским коммуникациям британцев¹⁶. А когда началась воздушная битва за Британию, немецкие самолеты заправлялись 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 разведанные оказались устаревшими, и бухта на тот момент была пустой, а вот зенитный огонь – прицельным. Ценой потери одного «Альба-

¹⁵ Из справки ПТУ 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».

¹⁶ 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 ждали 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.

кора» 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.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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