

ВОЙНА И МЫ

АЛЕКСАНДР МАРДАНОВ



1942

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В ЗАПОЛЯРЬЕ

Война и мы

Александр Марданов

**1942. Воздушная война в
Заполярье. Книга первая
(1 января – 30 июня).**

«Яуза»

2020

УДК 94(4)
ББК 63.3(0)

Марданов А. А.

1942. Воздушная война в Заполярье. Книга первая (1 января – 30 июня). / А. А. Марданов — «Яуза», 2020 — (Война и мы)

ISBN 978-5-00155-225-3

Продолжение бестселлера «1941: Воздушная война в Заполярье»! Отстояв в 1941 г. незамерзающий порт Мурманск, Красная Армия сохранила важнейшие морские ворота СССР, позволившие в кратчайшие сроки организовать военные поставки от союзников. Именно из-за них в 1942-м воздушная война на самом северном участке Советско-германского фронта достигла своего максимума. При этом из 61 бомбардировочного налета на Мурманский порт и корабли в Кольском заливе в первой половине 1942-го советским истребителям и зенитной артиллерии удалось полностью отразить более половины. Без этого транспортам с вооружением и другими стратегическими грузами и боевым кораблям были бы нанесены огромные потери, ведь атаковали их авиачасти отличившиеся еще в уничтожении кораблей Королевских ВМС в 1939–1940 гг. и кораблей Северного флота в 1941 г. Новая книга ведущего историка воздушной войны в Заполярье, основанная как на советских, так и на немецких архивных документах, впервые во всех подробностях и мельчайших деталях, день за днем восстанавливает подлинную хронику тяжелейших сражений, развернувшихся в небе над Кольским полуостровом и Баренцевым морем. Эти же уникальные материалы позволили составить полный список всех боевых потерь советской авиации на Севере. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 94(4)
ББК 63.3(0)

ISBN 978-5-00155-225-3

© Марданов А. А., 2020

© Яуза, 2020

Содержание

Вступление	7
Январь 1942 г.	9
1–3 января 1942 г.	15
4 января 1942 г.	16
5–9 января 1942 г.	22
10 января 1942 г.	24
11 января 1942 г.	25
12–16 января 1942 г.	27
17 января 1942 г.	30
Мурманское направление, 18–19 января 1942 г.	31
20–31 января 1942 г.	35
Кандалакшское и кестеньгское направления в январе 1942 г.	40
18 января 1942 г.	41
19 января 1942 г.	42
21 января 1942 г.	43
23 января 1942 г.	44
24 января 1942 г.	45
25–30 января 1942 г.	50
Февраль 1942 г.	52
1 февраля 1942 г.	53
3–5 февраля 1942 г.	54
6 февраля 1942 г.	56
7 февраля 1942 г.	57
8 февраля 1942 г.	59
9–10 февраля 1942 г.	60
11–12 февраля 1942 г.	63
13 февраля 1942 г.	64
14–16 февраля 1942 г.	66
17 февраля 1942 г.	68
18 февраля 1942 г.	70
19 февраля 1942 г.	71
20 февраля 1942 г.	73
21 февраля 1942 г.	75
23 февраля 1942 г.	78
Конец ознакомительного фрагмента.	80

Александр Александрович Марданов
1942: Воздушная война в Заполярье.
Книга Первая (1 января–30 июня)

© Марданов А.А., 2020

© ООО «Яуза-каталог», 2020

Вступление



В 1942 году на самом северном участке советско-германского соприкосновения линия фронта в основном оставалась стабильной. Здесь продолжали вести боевые действия те же авиационные соединения, что и в 1941 году: ВВС Карельского фронта, ВВС 14-й армии, ВВС Северного флота, германский 5-й Воздушный флот. Хорошо сохранившиеся документы этих авиасоединений и объединений позволили составить подробную хронику боевых действий, которая обрисовала всю картину воздушной войны в Заполярье в 1942 году.

При составлении хроники боевых действий советской авиации в 1942 году в качестве основных источников использовались: ежедневные оперативные сводки штабов ВВС Карельского фронта, 7-й Воздушной армии, ВВС 14-й армии, ВВС 19-й армии, ВВС Северного флота, 122-й ИАД ПВО, авиационных частей; разведывательные сводки; дневники авиационных частей; оперативно-разведывательные сводки штаба Мурманского дивизионного района ПВО и др. Эти документы сохранились очень хорошо за все дни 1942 года, и по ним составлена ежедневная хроника со всеми значимыми событиями. Эти же оперативные документы позволили составить полный список всех боевых потерь советской авиации на Севере, а также большинства небоевых потерь. Сведения о небоевых потерях и повреждениях самолетов также дополнены из дел авиационных соединений по авариям, поломкам и катастрофам самолетов. Не удастся определить все номера наших потерянных самолетов, отмеченных в различных документах, так, номера потерянных самолетов ВВС Северного флота есть, но они даются без указания даты понесенных потерь. В тех случаях, когда удалось найти номера самолетов с датами потери, они приведены в тексте.

В качестве основных источников по боевым действиям немецкой авиации в Заполярье с 1 января по 31 декабря 1942 года использованы документы с ежедневными боевыми донесениями 5-го Воздушного флота в штаб финских ВВС, хранящиеся в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО, фонд 500, опись 12452, дела 449, 450, 523). Также в качестве источника по хронике боевых действий истребительных частей 5-го Воздушного флота люфтваффе использованы книги: Eric Mombeek «Eismeerjager. Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5» и Jochen Prien, Gerhard Stemmer, Peter Rodeike, Winfried Bock «Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 9/III», в которых в хронологическом порядке приведены описания боевых вылетов, воздушные победы и списки потерь. Главным источником по потерям самолетов 5-го Воздушного флота являются списки потерь 6-го отдела управления генерал-квартирмейстера Генерального штаба люфтваффе «Flugzeugunfälle und Verluste bei den Verbänden» (в тексте будут упоминаться как сведения генерал-квартирмейстерства люфтваффе). Также использован список потерь 5-го воздушного флота с сайта www.luftwaffe.no. Важным источником является список потерь 5-го Воздушного флота, опубликованный в книге Hannu Valtonen «Luftwaffen pohjoinen sivusta», авторы которого дополнили потери самолетов из списков генерал-квартирмейстерства люфтваффе сведениями из других немецких документов.

При написании книги большую помощь оказал Игорь Викторович Борисенко, который предоставил немецкие оперативные документы, принял активное участие в их переводе, в

составлении хроники ударов советской авиации по морским целям противника и его военно-морским базам, а также сделал существенные добавления по немецким морским документам (NARA T-1022, roll 2153) при составлении хроники авиационных ударов 5-го Воздушного флота по конвою PQ-16.

Значительную помощь в выяснении отдельных вопросов также оказали Мирослав Эдуардович Морозов, Андрей Дмитриевич Латкин, Михаил Валерьевич Тимин и Андрей Борисович Михайлов.

Информацию по найденным самолетам в Заполярье предоставил руководитель поисковой группы «Икар» Владимир Валерьевич Чернышов.

В качестве источника информации по результатам атак советских подводных лодок использована книга М.Э. Морозова «Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. Часть 3. Северный флот».

Автор выражает искреннюю благодарность всем, кто оказал помощь при написании книги.

Январь 1942 г.

Отстояв в июне – сентябре 1941 года Мурманск, Кандалакшу и Лоухи, советские войска сохранили стратегически важные морские «северные ворота» страны, позволившие в кратчайшие сроки осуществить столь необходимые для нашей страны военные поставки по ленд-лизу в самый критический период 1941–1942 годов. С января 1942 года конвои стали приходить в порт Мурманск, который, в отличие от архангельского порта, не замерзает круглый год. В связи с этим события в небе Заполярья в 1942 году стали развиваться по нарастающей вокруг союзных конвоев, а также мурманского и архангельского портов. Интенсивность воздушных сражений в 1942 году достигла максимума, но не сразу. В начале года полярная ночь и плохие погодные условия не позволили авиации сторон действовать с максимальной интенсивностью. В этот период советское командование предприняло значительные меры для усиления авиации на Севере.



Довоенная фотография проспекта Сталина в Мурманске



Летчики 145-го ИАП на фоне ЛаГГ-3

В конце 1941 и начале 1942 года в авиации Карельского фронта, в том числе в ВВС 14-й армии, шел интенсивный процесс формирования новых авиационных частей, а также боевой подготовки летного состава. 16 декабря 1941 года в составе ВВС 14-й армии началось формирование нового, 760-го ИАП. Для формирования 760-го ИАП часть опытных летчиков была взята из 145-го ИАП и 147-го ИАП, так, командиром 760-го ИАП был назначен бывший командир эскадрильи 145-го ИАП майор Зайцев. В начале января в формируемый 760-й ИАП были переданы первые 8 «Харрикейнов» из числа прибывших по поставкам союзников, их быстро собрали, облетали, после чего началось переучивание летного состава. 18 января был облетан последний из двадцати «Харрикейнов» 760-го ИАП. В процессе подготовки 760-й ИАП по частям стал приступать к боевой работе. До 18 января 12 ЛаГГ-3 15-й серии 145-го ИАП, недавно полученные с завода-изготовителя, еще находились на аэродроме Кочкома южнее города Беломорска. В начале января 1942 года основную боевую работу в Заполярье в

основном вели ВВС Северного флота, а также 147-й ИАП ВВС 14-й армии, в котором, кроме боевой работы, параллельно шел интенсивный процесс обучения летного состава.



Бомбардировщик ДБ-3Ф

1 января 1942 года боевой состав советской авиации на мурманском и кандалакшском направлениях был следующим:

Таблица 1

Боевой состав ВВС Северного флота 1 января 1942 года

(ЦВМА, ф.787, оп. 0015945, д. 12, «Журнал учета боевого состава частей ВВС СФ»)

Авиационная часть, аэродром базирования	Тип самолетов	Количество исправных самолетов	Количество неисправных самолетов	Всего самолетов
72 КАП Ваенга-1	СБ	7	3	10
	Пе-2	3	0	3
	ДБ-3Ф	2	2	4
	ТБ-3	1	0	1
	МиГ-3	2	2	4
Ваенга-2	И-16	4	9	13
Челнопушка	И-153	8	6	14
Ваенга-2	И-15бис	9	7	16
78 ИАП Ваенга-1	«Харрикейн»	15	13	28
118 МРАП Ваенга-1 и мыс Великий	МБР-2	10	1	11
губа Грязная	ГСТ	2	0	2
Ваенга-1	Че-2	5	0	5
Всего		68	43	111

Таким образом, ВВС Северного флота на мурманском направлении 1 января 1942 года в своем составе имели 18 бомбардировщиков (3 Пе-2, 4 ДБ-3Ф, 1 ТБ-3 и 10 СБ), из них исправными были 13 бомбардировщиков (3 Пе-2, 7 СБ, 2 ДБ-3Ф и 1 ТБ-3), что составляло 72,2 %; 75 истребителей (28 «Харрикейнов», 4 МиГ-3, 13 И-16, 14 И-153 и 16 И-15бис), из них исправными были лишь 38 истребителей (15 «Харрикейнов», 2 МиГ-3, 4 И-16, 8 И-153 и 9 И-15бис), что составляло 50,7 %; 18 гидросамолетов (5 Че-2, 2 ГСТ и 11 МБР-2), из них исправными были 17 гидросамолетов, что составляло 94,4 %.

Таблица 2

Боевой состав ВВС 14-й армии 1 января 1942 года

Авиационная часть, аэродром базирования	Тип самолетов	Количество исправных самолетов	Количество неисправных самолетов	Всего самолетов
137 КСБП Африканда	СБ	Нет данных	Нет данных	8
608 ББАП Африканда	Пе-2	Нет данных	Нет данных	1
147 ИАП Мурмаши	МиГ-3	0	2	2
Африканда	МиГ-3	1	0	1
Мурмаши	Р-40	7	2	9
Шонгуй	Р-40	3	0	3
Мурмаши	И-153	6	2	8
Африканда	И-153	1	0	1
Мурмаши	И-15бис	2	1	3
145 ИАП Шонгуй	И-16	4	2	6
	ЛаГГ-3	0	2	2
Всего				44

ВВС 14-й армии на мурманском и кандалакшском направлениях 1 января 1942 года в своем составе имели 9 бомбардировщиков (8 СБ и 1 Пе-2) и 35 истребителей (12 Р-40, 3 МиГ-3, 2 ЛаГГ-3, 6 И-16, 9 И-153 и 3 И-15бис), из них исправными были 24 истребителя (10 Р-40, 1 МиГ-3, 4 И-16, 7 И-153 и 2 И-15бис), что составляло 68,6 %.

В общей сложности в составе ВВС Северного флота и ВВС 14-й армии 1 января 1942 года на мурманском и кандалакшском направлениях имелось:

- 27 исправных и неисправных бомбардировщиков (4 Пе-2, 4 ДБ-3Ф, 1 ТБ-3 и 18 СБ);
- 62 исправных истребителя (10 Р-40 «Томагавк», 15 «Харрикейнов», 3 МиГ-3, 8 И-16, 15 И-153 и 11 И-15бис), неисправных имелось 48 истребителей (2 Р-40 «Томагавк», 13 «Харрикейнов», 4 МиГ-3, 2 ЛаГГ-3, 11 И-16, 8 И-153 и 8 И-15бис), процент исправности истребителей был 56,4 %;



Гидросамолет МБР-2 над сопками Заполярья

– 17 исправных гидросамолетов (5 Че-2, 2 ГСТ и 10 МБР-2), неисправным был 1 гидросамолет МБР-2, процент исправности гидросамолетов был 94,4 %.

Состав авиационных сил противника на 1 января 1942 года приводит Эрик Момбек в книге «Eismeerjäger. Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5. Band 1», где сказано, что авиационный начальник на северо-востоке Норвегии полковник Холле докладывал о следующих оперативных силах:

- группа пикирующих бомбардировщиков IV(St)./LG 1 – 27 Ju-87;
- отряд бомбардировщиков 1./KG30 – 7 Ju-88;
- отряд дальних разведчиков-бомбардировщиков 1.(F)/124 – 5 Ju-88;
- отряд истребителей-бомбардировщиков 1.(Z)/JG77 – 12 Bf-110;
- отряд истребителей 13./JG77 – 20 Bf-109E (отряд входил в состав группы JGr.z.b.V).

В этом докладе указаны авиационные подразделения, действовавшие в тот период на кандалакшском и кестеньгском направлениях, где 5-й Воздушный флот сосредоточил свои усилия в течение зимы 1941–1942 гг. В этом докладе отсутствуют сведения об одном отряде бомбардировщиков He-111 1./KG26 и одном отряде истребителей Bf-109E 14./JG77 (также входившем в состав группы JGr.z.b.V), которые действовали на мурманском направлении. Также отсутствуют сведения о разведывательном отряде 1.(H)/32 (в который входило также звено «F-Kette Lappland» разведывательных самолетов Do-17), подчинявшегося армейскому командованию.

В немецких документах «Einsatzbereitschaft der Fliegende Verbände» содержатся следующие сведения о боевом составе частей и подразделений 5-го Воздушного флота, действовавших на Восточном фронте 3 января 1942 года:

- группа пикирующих бомбардировщиков IV(St)./LG 1 – 31 Ju-87B/R, из них 19 боеготовых самолетов;
- отряд бомбардировщиков 1./KG30 – 7 Ju-88, из них 3 боеготовых;
- отряд дальних разведчиков-бомбардировщиков 1.(F)/124 – 14 Ju-88, из них 3 боеготовых;

– группа бомбардировщиков I/KG26 – 23 He-111, из них 11 боеготовых самолетов, здесь нужно сделать поправку, что на мурманском направлении действовал только один, 1-й отряд «Хейнкелей-111» 26-й бомбардировочной группы, остальные находились западнее;

– разведывательный отряд 1.(H)/32 – 9 Hs-126, 6 Do-17, из них боеготовых самолетов 5 Hs-126, 1 Do-17;

– отряд двухмоторных истребителей 1.(Z)/JG77 – 16 Bf-110, из них 4 боеготовых;

– истребительная группа II./JG 5 (бывшая JGr z.b.V) – 38 Bf-109E, из них 17 боеготовых самолетов.

Таким образом, 3 января 1942 года в группе пикирующих бомбардировщиков IV(St)./LG1, а также в отрядах 1./KG30, 1./KG26, 1.(F)/124, 1.(H)/32 имелось около 65 бомбардировщиков и разведчиков-бомбардировщиков Ju-87, Ju-88, He-111 и Do-17, из них порядка 30 были в боеготовом состоянии. Истребителей имелось 54 Bf-109E и Bf-110, из них 21 был в боеготовом состоянии. Обращает на себя внимание очень низкий процент боеготовых самолетов к общему числу самолетов в некоторых немецких авиационных частях и подразделениях, вероятно, низкий процент был связан с жесткими зимними условиями.

1–3 января 1942 г.

В январе 1942 года под Мурманском основные ударные силы советской авиации были в составе ВВС Северного флота, и то в очень ограниченном количестве. На 1 января 72-й Краснознаменный авиационный полк (72-й КАП) имел только 13 исправных бомбардировщиков: 3 Пе-2, 7 СБ, 2 ДБ-3Ф и 1 ТБ-3. Задачи перед бомбардировочной авиацией стояли обширные: удары по портам противника, по войскам на линии фронта, ночные беспокоящие налеты по позициям противника, воздушная разведка морской акватории. По этим причинам командование ВВС Северного флота, кроме бомбардировщиков, для ночных действий задействовало и тихоходные гидросамолеты.

Бомбардировщики СБ и ДБ-3Ф 72-го КАП в период 20:05–03:35 произвели бомбардировку порта Киркенес и войск противника. Пятнадцать исправных гидросамолетов МБР-2 и Че-2, а также бипланы У-2 118-го МРАП также отбомбились по войскам противника на линии фронта и в ближайшем тылу. Так, 1 января в период 01:33–03:54 5 МБР-2 произвели бомбардировку войск противника в районе озера Титовское. Один из МБР-2 старшего политрука Бушихина в 02:25 с высоты 5000 метров сбросил 6 ФАБ-50, 10 АО-2,5 и, как обычно, 10000 листовок. Зенитная артиллерия вела огонь, экипаж не доложил о каких-либо попаданиях, но после отхода от цели произошел отказ мотора, летчик произвел вынужденную посадку в районе линии фронта на нашей территории, 3 января экипаж невредимый прибыл в свою часть. Самолет МБР-2 № 113189 позже был списан из-за невозможности доставки самолета на аэродром.

Авиация противника в январе 1942 года основные боевые действия продолжила вести на кандалакшском и кестеньгском направлениях против Кировской железной дороги. 2 января на станциях Пояконда и Чупа наши документы отметили два паровоза, № 6368 и № 6229, поврежденных авиацией противника, по данным Э. Момбека, налет с бомбами совершили «Мессершмитты-110» в период 11:50–14:05.

На море боевые действия также не прекращались. 2 января немецкая подводная лодка U-134 потопила английский транспорт «Вазиристан», который входил в состав союзного конвоя PQ-7. Этот транспорт шел в одиночку, так же, как и второй транспорт – «Колд Харбор». Оба транспорта разминувшись с эсминцами сопровождения и шли абсолютно безо всякого охранения. «Вазиристан» был обнаружен немецким самолетом-разведчиком и после наведения с воздуха стал легкой мишенью для подводной лодки. Этот транспорт стал первой потерей в серии союзных конвоев PQ, направлявшихся в Советский Союз.

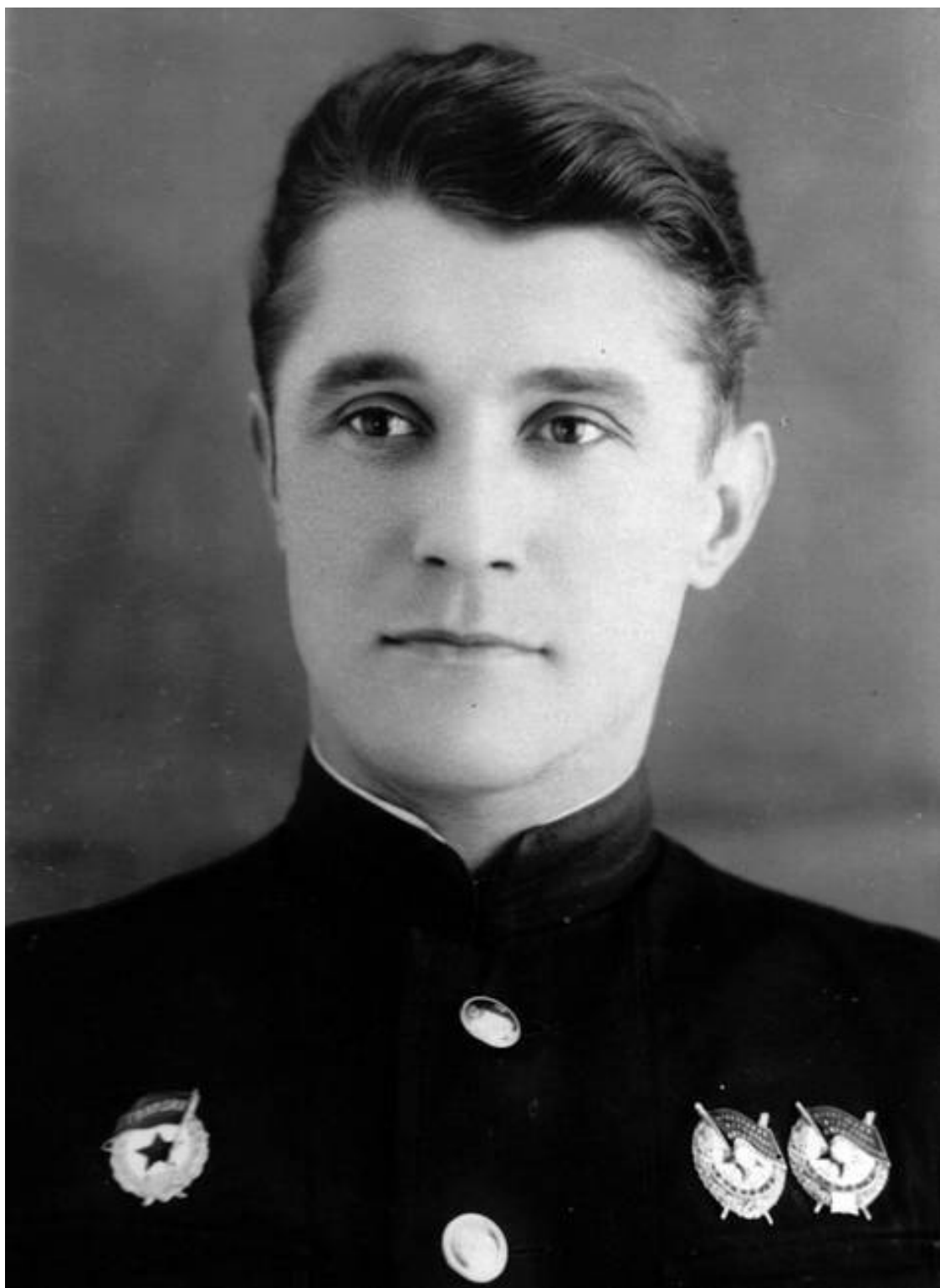
3 января в разведывательных сводках ВВС Карельского фронта и 14-й армии отмечены два авианалета противника. В 12:30 по городу Кемь отбомбились 3 Ю-88. В 13:04 два самолета противника отбомбились с высоты 2500 метров по станции Кереть, вероятно, это были «Мессершмитты-110», которые, по данным Э. Момбека, в 12:25 вылетели к железной дороге. С нашей стороны нет данных о результатах этих налетов.

3 января в составе 5-го Воздушного флота началось формирование 2-й группы новой, 5-й истребительной эскадры (II/JG5), в которую вошли 4-й и 5-й отряды, бывшие 13-й и 14-й отряды. В этот же день на аэродроме Луостари при посадке получил 15 % повреждений Bf-109E-7 № 3551.

4 января 1942 г.

В период 02:49–08:58 7 СБ 72-го КАП, 9 Че-2, 12 МБР-2, 6 У-2 118-го МРАП произвели бомбардировку войск противника, артбатарей и складов. Для ночных авиаударов использовались также и истребители. Подготовка летчиков-истребителей ВВС Северного флота была высокой и позволяла им выполнять ночные штурмовые удары по аэродрому Луостари. В 78-м ИАП было подготовлено для ночных боевых действий 15 летчиков. 4 января в 08:00 аэродром Луостари штурмовал капитан Алагуров на «Харрикейне», после 19 часов атаку повторили еще два «Харрикейна» 78-го ИАП. В донесении противника отмечены ночные налеты, но о повреждениях не было докладов.

На мурманском направлении в эти дни активно действовали в основном истребители Ме-109Е, так как бомбардировщики Ю-87 находились южнее, на кандалакшском и кестеньгском направлениях.



Командир эскадрильи 2-го ГКАП капитан Алагуров

Боевая работа нашей истребительной авиации в период светлого времени суток организовывалась следующим образом. Командующий ВВС Северного флота с рассвета давал команду оперативному дежурному от каждого из авиационных полков 72-го КАП и 78-го ИАП поднять для барража над Мурманском по одному звену «Чаяк» и «Харрикейнов». Наиболее устаревшие истребители И-15бис поднимались для барражирования над своими аэродромами. Кроме этого, держались в готовности на случай тревоги звенья МиГ-3, «Харрикейнов» и И-16. На

прикрытие аэродромов ВВС 14-й армии по тревоге вылетали истребители И-153, И-15бис, Р-40 «Томагавк» 147-го ИАП, а также И-16 145-го ИАП. В случае появления противника над линией фронта на перехват отправлялись «Харрикейны» 78-го ИАП. С линии фронта в светлое время систематически поступали сообщения о полетах групп истребителей противника в составе 2–7 «Мессершмиттов-109Е» и отдельных разведчиков «Хеншель-126». Действия «Хеншелей» и «Мессершмиттов» были связаны с сухопутными боями, которые велись частями 52-й стрелковой дивизии и 12-й отдельной бригады морской пехоты за высоту 258,3 в районе реки Западная Лица. Кроме этого, с 25 декабря 1941 г. по 6 января 1942 г. в тылу противника действовали 181-й отдельный стрелковый пограничный батальон (ОСПБ) без одной роты и два приданных ему строительных взвода.

В 11:28–12:34 на прикрытие наземных войск на линии фронта 10-й ГвСД и 12-й ОМБР вылетели 7 «Томагавков» 147-го ИАП ВВС 14-й армии, это был первый боевой вылет на новых самолетах Р-40 американского производства. Попутно производилось ознакомление противозвоздушной обороны с этим типом самолетов. Встречи с самолетами противника не было.

В 12:16 оперативный дежурный ПВО сообщил на КП ВВС Северного флота о полетах в районе Ура-губы разведчика «Хеншель-126» в сопровождении 5 Ме-109. В 12:15 на перехват самолетов противника в район линии фронта вылетели три «Харрикейна» 78-го ИАП ВВС СФ. Непонятно, почему на перехват были отправлены всего 3 «Харрикейна», которые встретили «Мессершмиттов-109». Очевидно, что здесь снова отрицательно сказался фактор разной подчиненности авиации, ведь в это время с южного фланга фронта возвращались 7 «Томагавков» 147-го ИАП ВВС 14-й армии – и никаких данных о нацеливании их на самолеты противника нет, встречи с противником они не имели. Ведущим тройки «Харрикейнов» 78-го ИАП был младший лейтенант Красавцев, воевавший на Севере с первых дней войны, ведомыми у него были старший лейтенант Курзенков и сержант Бокий. В районе озера Кядельъявр на малой высоте Курзенков заметил приближение с запада пятерки «Мессершмиттов-109», в действительности же, по данным Э. Момбека, в этом вылете разведчика «Хеншель-126» сопровождали 3 Ме-109Е. Вся тройка «Харрикейнов» развернулась на противника и пошла в лобовую атаку. После первых очередей на встречных курсах завязался воздушный бой, который «Харрикейны» вели на виражах и встречных курсах. Вскоре младший лейтенант Красавцев был сбит и погиб. Сержант Бокий получил легкое ранение в голову и на подбитом «Харрикейне» совершил вынужденную посадку в районе Ура-Губы, самолет был эвакуирован с места посадки для отправки в ремонт. Третий «Харрикейн» старшего лейтенанта Курзенкова получил пушечную пробоину в плоскости крыла и пять пулевых пробоин, летчик был ранен в ногу, но сумел долететь до своего аэродрома и нормально посадить самолет, в его патронных ящиках не осталось ни единого патрона. После посадки старшего лейтенанта Курзенкова на поиски двух невернувшихся самолетов были отправлены 4 «Харрикейна» 78-го ИАП. После этого воздушного боя сержанту Бокию засчитали один сбитый Ме-109, но эта заявка на победу не находит подтверждения со стороны противника. На помощь нашим летчикам, ведущим бой, в 12:23 и 12:30 были высланы еще две группы в составе трех и четырех «Харрикейнов» 78-го ИАП, но противника они уже не застали.

Об этом воздушном бое поведал в своей книге «Под нами – земля и море» участник боя Сергей Курзенков: *«Над линией фронта повадился чуть ли не каждый день летать фашистский корректировщик «Хеншель-126». Он повисал над сопками вблизи передовых позиций наших наземных войск. Стоило фашисту что-нибудь обнаружить, как он немедленно передавал по радио координаты на свои батареи. Начинался артиллерийский обстрел, а «хеншель» продолжал висеть в воздухе, корректируя стрельбу. Очень уж надоел нашим войскам «костыль» – так его прозвали солдаты за уродливый вид, а сбить не могли: «хеншель» нес на себе немало брони. Наконец солдаты обратились к нам:*

– Товарищи летчики, сбейте «костыля». Горячее вам солдатское спасибо скажем...

Начали мы гоняться за «хеншелем», но не тут-то было! Подлетим к линии фронта, еще не видим ничего, а он, предупрежденный немецкими постами наблюдения, находящимися на вершинах сопки, как говорится, уже смотал свои удочки. И снова под нашими крыльями проносятся сопки, темнеют ущелья – и никаких признаков «хеншеля». Его и след давно простыл.

4 января 1942 года утром наше звено опять преследовало «хеншеля», но безрезультатно. Полетали мы около часа вдоль линии фронта и несолоно хлебавши – домой. Я летел последним в тройке и ходил позади «челноком», делая небольшие отвороты то влево, то вправо. Над прибрежными скалами у Урагубского залива сделал очередной отворот вправо, и мне стало не по себе... Несколько «мессеров» неслись вслед с черными дымами. Они догоняли нас.

– Сзади справа атакуют «мессера». Иду в лоб! Поддержите! – успел я крикнуть по радио товарищам, бросая самолет в полупереворот.

Фашисты открыли огонь. В мою сторону понеслись цветным градом шарики разных оттенков.

– Не отворачивать! Не отворачивать! – говорил я себе, уткнувшись лицом в оптический прицел. Несколько раз нажимал кнопку, но ни один из четырех реактивных снарядов – «катюш» – не вылетел из-под крыльев. Тогда утопил гашетку пулеметов. Ливнем брызнули трассирующие пули из двенадцати стволов. Самолет лихорадочно дрожал, а я не отпускал кнопку, пока ведущий «мессер» не блеснул в прицеле грязно-голубым тонким фюзеляжем и будто обрубленными крыльями. Крутой разворот скрыл фашиста за сопкой, и след черного дыма повис в воздухе. Я отпустил гашетку. Пулеметы смолкли. Пара «мессеров» пронеслась рядом слева. Бросив взгляд вправо, увидел еще двух «мессершмиттов». Это была пара прикрытия. По спине пробежали холодные мурашки. Не посмотри вправо – быть бы мне сбитому. Я ринулся во вторую лобовую атаку. «Мессеры» не приняли ее. Они разошлись боевыми разворотами: один вправо, другой влево.

Недоброе почувствовал я в этом маневре и быстро повернул голову назад. Так и есть! К моему хвосту пристраивался «мессер» из первой пары. Его желтый нос угрожающе приближался. Скорее ощутив, чем осознав опасность, я рванул истребитель в крутой разворот с таким глубоким креном, что чуть не «прилип» к обрывистым замшелым скалам. Сумасшедший разворот спас меня от гибели, но не спас самолета. Длинная пушечно-пулеметная очередь зацепила правое крыло. Самолет задрожал, крыло покрылось рваными отверстиями. Мое правое бедро пронзила резкая боль. Скрывшись за сопку, немного отдышался и получил возможность оценить обстановку. Она сложилась не в мою пользу. Своих товарищей я не видел, сигналов по радио не слышал. Словом, остался один против четырех истребителей врага. Передышка длилась считанные секунды, а потом началось... Четыре «мессершмитта», замкнув надо мной круг, один за другим падали в пике и не жалели снарядов и пуль. Я только успевал увертываться. Закрывался от трассирующих ливней за сопками, волчком вращаясь вокруг них, нырял с головокружительной скоростью в ущелья, крыльями чуть ли не зацепляя скалы. А фашисты не переставая стреляли, словно их боезапас не иссякал... Жарко мне пришлось в первые минуты неравного боя. Но постепенно «привык», успокоился, стал лучше видеть и на особо нахальных сам переходил в контратаки. Мой истребитель с ревущим мотором несколько раз повисал за хвостами «мессеров». Я фиксировал в прицеле их хищные силуэты с черными крестами, нажимал гашетку – пулеметы молчали. Трудно передать мое состояние: все двенадцать пулеметов вышли из строя. Вероятно, была разбита пневматическая система пуска пулеметов, и я оказался безоружным. Фашисты, наверное, догадались, почему не стреляю, и, обнаглев, усилили атаки. Бешено крутился вокруг сопки мой истребитель. Я носился вдоль ущелий, успевая увертываться от снарядов, пуль и от гранитных скал, которые и защищали, и каждую секунду грозили смертью.

Так, вертясь под обстрелом врага над Урагубой, я увидел костер с высоким столбом черного дыма – догорал наш самолет – и недалеко от него второй истребитель, уткнувшийся

носом в пологий скат сопки. Гибель товарищей переполнила злостью, я вошел в такой азарт, что был готов бить фашистов чем попало: винтом, крылом, всем самолетом. Вспомнил про «катюши» – реактивные снаряды. Почему они не сработали? Улучив момент, я нагнулся. Быстро взглянул на левый борт, где была укреплена небольшая коробочка с вращающимся барабанчиком в центре. Так и есть! Барабанчик провернулся. Вмиг установил барабанчик на место. «Катюши» были готовы к действию. В таком воздушном бою я мало на них рассчитывал, но другого выхода не было... Вот свалился на меня один из «мессеров». Летчик начал обстрел. Я – за сопку. Снаряды и пули, кроша гранитную скалу, брызнули во все стороны. Изловчившись, послал «катюшу». Снаряд не попал, он разорвался впереди, но фашистский истребитель шарахнулся в сторону. Я расстрелял все «катюши». Ни одна из них не причинила фашистам вреда, но сбила их наступательный пыл. Бросив взгляд на приборную доску, увидел: кончается бензин. Еще десять – пятнадцать минут полета, и мне падать. Включил радио.

– Я Сокол! Я Сокол! Веду бой! Район Ура-губа. Вышлите помощь!!!

Продолжая увертываться от атакующих «мессеров», стал оттягивать их на восток, в сторону зенитных батарей, прикрывавших нашу военно-морскую базу. И вдруг вижу: над самыми вершинами белеющих сопек несутся на максимальных скоростях, расстилая дымы, срезая курс, шесть наших истребителей. Увидели истребителей и летчики «мессеров». Не любили фашисты драться, когда наших бывало больше. Прекратили атаки – и удирать на запад... Садился с большим трудом. Гидросистема выпуска шасси оказалась разбитой. Колеса застряли на полпути, пришлось повозиться, чтобы поставить их на место. Не выпускались и щитки – «воздушные тормоза»... В конце концов, как ни старался, а приземлил самолет лишь на середине летного поля и только на два колеса. Не сбавляя скорости, с поднятым хвостом несся мой истребитель к границе аэродрома, где чернели огромные валуны. Напрасно жал гаишетку: тормоза не работали.

Чтобы не врезаться в валуны, я резко толкнул левой ногой педаль руля поворота в надежде, что стойки шасси не выдержат, самолет грохнется на фюзеляж и закончит свой пробег. А он, как флюгарка от ветра, развернулся и, не опуская хвоста, помчался обратно, прокатился почти через весь аэродром и остановился. Я хотел было выпрыгнуть из кабины и не мог: все закружилось перед глазами. Вскочив на крыло, летчики подхватили меня под руки и вытащили из самолета. Только коснулся ногами снега, боль током отдалась в правой ноге.

– Ой, братцы!.. Кажется, ранен...

– Ну конечно, ранен. Смотри, все брюки в крови...

Через полчаса я уже лежал на операционном столе нашего авиационного госпиталя. Хирург Сергей Иванович Дерналов делал операцию. Он искал осколок снаряда, пробивший мне правое бедро».

Для старшего лейтенанта Курзенкова это был первый воздушный бой. Летчик обладал отличной техникой пилотирования, так как перед прибытием на фронт был инструктором в летной школе. Отличная летная подготовка очень помогла старшему лейтенанту Курзенкову в этом воздушном бою. В октябре 1941 года он и еще девять товарищей, в том числе старшие лейтенанты Маркевич, Мозеров, Морозов, Орлов и Шведов, добровольцами прибыли на фронт в состав ВВС Северного флота. В дальнейшем старший лейтенант Курзенков станет асом – и ему будет присвоено звание Героя Советского Союза.

Немецкая интерпретация этого воздушного боя изложена в книге Эрика Момбека «Eismeerjäger. Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5. Band 2». Три «Мессершмитта-109Е» отряда 14./JG77, пилоты – лейтенант Якоби, унтер-офицер Вайничке и унтер-офицер Мендль, с 12:04 сопровождали разведчика «Хеншель-126». В районе озера Кядельъявр они встретили группу из 7 «Харрикейнов» (в действительности было всего 3 «Харрикейна») и завязали с ними напряженный воздушный бой, который длился не менее 14 минут. Лейтенанту Якоби и унтер-офицеру Вайничке были засчитаны по одному сбитому «Харрикейну» в 12:19 и 12:32, что

подтверждается нашими данными с поправкой на один подбитый и поврежденный на вынужденной посадке «Харрикейн».

С наступлением ночи в период 6:35–21:36 войска противника бомбили 10 МБР-2, 5 У-2, 2 Че-2 118-го МРАП, бомбардировку и обстрел РС автомашин выполнил 1 «Харрикейн» 78-го ИАП. В период 19:00–20:45 на бомбардировку аэродрома Луостари вылетали 5 Че-2 118-го МРАП. На одном Че-2 лейтенанта Макаревича после взлета отказал мотор, летчик произвел вынужденную посадку в районе аэродрома, самолет был отправлен в средний ремонт. Один Че-2 экипажа лейтенанта Трофимова, взлетевший в 19:35, был сбит зенитной артиллерией при бомбардировке складов противника в Титовке, экипаж в составе четырех человек погиб. Донесение немецкого 5-го воздушного флота отметило четыре ночных налета наших отдельных самолетов и сброс бомб в районе Киркенеса и аэродрома, но без каких-либо повреждений. В свою очередь два самолета противника в 20:20–20:31 сбросили бомбы в районе порта и железнодорожной станции Мурманска, повреждения были квалифицированы как незначительные, был разрушен один деревянный дом, один человек был тяжело ранен и два легко ранены .

5–9 января 1942 г.

5 января в период 2:10–12:45 одиночный МиГ-3 147-го ИАП с аэродрома Африканда выполнил прикрытие железнодорожного эшелона с самолетами на кандалакшском направлении. На мурманском направлении из-за плохой погоды производились вылеты только на разведку погоды, при этом один И-153 № 7054 147-го ИАП, взлетев в 11:10, пропал без вести вместе с летчиком – старшим лейтенантом Зимовым. Его два дня искали «Чайки», нашли в районе Мурманской. Со стороны противника нет никаких заявок на сбитые самолеты в этот день. Очевидно, старший лейтенант Зимов разбился в плохую погоду.

6 января в светлое время суток противник вел сравнительно активные боевые действия. На мурманском направлении в 13:50 была отмечена бомбардировка пятерки истребителей Ме-109 на 52 километре дороги, ведущей к линии фронта, также были отмечены полеты одного «Хеншеля-126» и двух «Мессершмиттов». Всего донесение противника отметило полеты на Севере 23 истребителей, при этом пилоты «Мессершмиттов» доложили, что атаковали автомобили на дороге и группу партизан, речь шла о возвращавшемся из тыла противника 181-м пограничном батальоне, который в 13:00 был атакован из бортового оружия двумя самолетами противника. Обстрел был по колонне батальона и обозу, в результате четыре красноармейца получили ранения, шесть лошадей было убито и еще четыре ранено. На перехват в 12:39 вылетели 5 «Харрикейнов» 78-го ИАП ВВС СФ, но встречи с самолетами противника у них не было, так же, как и у группы из 6 «Томагавков» 147-го ИАП ВВС 14-й армии, которые летали на разведку войск противника и прикрытие своих войск в период 12:03–12:40.

Кроме истребителей, 6 января в донесении противника отмечены вылеты на Севере 12 бомбардировщиков. По нашим данным, в 12:47 два Ю-88 отбомбились по пунктам Вайтолахти и Керванта (северо-западное побережье полуострова Рыбачий), в Керванте были разрушены три домика и погиб красноармеец. Один Ю-88 отбомбился по поселку Териберка в 13:50, в результате было разрушено здание электростанции (нефтехранилище), люди не пострадали.

Также 6 января на Кировской железной дороге противник записал в свой актив разрушение пяти барakov и зданий, а также железнодорожного пути, но в донесении 5-го воздушного флота не указывается, кто наносил бомбоудар. По нашим данным, этот налет состоялся в 13:30 группой из 9 Ю-87, которые отбомбились по станции Ковда, при этом были повреждены четыре жилых дома и железнодорожные пути на станции, люди не пострадали. В 14:30 в районе станции Гангос самолетами противника был обстрелян вагон-станция, который сгорел.

7 января на мурманском направлении небольшие группы самолетов противника действовали в районе линии фронта. В 12:30 6 самолетов сбросили 2 бомбы и произвели обстрел в районе позиций 12-й отдельной бригады морской пехоты (12-й ОБМП), в 15:30 6 самолетов сбросили 3 бомбы и произвели обстрел позиций 5-го батальона 12-й ОБМП, при этом в оперсводке 12-й ОБМП никаких потерь не отмечено. По данным Э. Момбека, это были 4 Ме-109Е (время полета 11:53–12:50), два из которых несли по одной бомбе калибром 250 кг, одновременно их сопровождал разведчик «Хеншель-126». Повторный вылет с бомбами «Мессершмиттов-109» был в период 14:23–15:05.

На кандалакшском направлении в 13:20–13:30 группа из 12 Ю-87 и 4 истребителей отбомбилась по поселку Конец-Ковдозеро, расположенному в 12–15 километрах от линии фронта. Немцы знали, что этот поселок являлся перевалочным пунктом снабжения войск, и поэтому периодически наносили по нему авиаудары. В результате этого налета были разрушены два пустых здания (овоцехранилище и дом), порвана проволочная связь, люди не пострадали.

8 января, по данным противника, по станции Кемь были сброшены бомбы с большой высоты, а в 14:00 по станции Боярская несколько бомбардировщиков сбросили бомбы с полового пикирования. Подробности этих налетов с нашей стороны отсутствуют.

По данным Э. Момбека, 8 января на мурманском направлении в период 10:50–11:35 «Мессершмитты-109» отбомбились по целям на полуострове Рыбачий, одним из пилотов был унтер-офицер Вайничке. При повторном вылете на бомбардировку и сопровождение разведчика с аэродрома Луостари в 13:15 унтер-офицер Вайничке потерпел аварию, влетев в снежный бруствер, его самолет Вf-109Е-7 № 5565 получил тяжелые повреждения в размере 75 % и был списан, пилот не пострадал. Эта потеря отсутствует в боевом донесении 5-го воздушного флота, но имеется в документах генерал-квартирмейстерства люфтваффе.

9 января противник совершил несколько налетов на Кировскую железную дорогу. В 12:28 с высоты 100 метров по городу Кемь отбомбились 3 Ю-88, при этом разрушений и жертв не было. Один налет был на станцию Лоухи группой из 5 бомбардировщиков и 2 истребителей, подробности этого налета с нашей стороны отсутствуют. В 12:48 станцию Княжая бомбили и обстреливали 3 Ме-109, в результате этого налета был пробит тендер одного паровоза и порвана проволочная связь. В 15:30 еще два самолета обстреляли станцию Ковда, в результате чего сгорел пустой склад лесобиржи.

10 января 1942 г.

В течение 10 января, по данным противника, на Севере в полетах участвовали 15 бомбардировщиков, которые три раза произвели бомбардировку станции Лоухи, при этом экипажи доложили о разрушении трех складов и четырех товарных вагонов, а также рельсовых путей. По нашим данным, по станции Лоухи отбомбились три группы самолетов противника: в 12:05 – 5 Ю-87 и 2 Ме-109; в 13:50 – 5 Ю-87 и 3 Ме-109; в 15:35 – 5 Ю-87 и 3 Ме-109. В результате трех бомбардировок были разрушены 10 железнодорожных вагонов. Налеты отражала только одна батарея из двух 76-мм пушек и одной 20-мм. Кроме этого, в 12:50 станцию Княжая обстреляли 3 «Мессершмитта-110».

В январе 1942 года на мурманском направлении полеты разведчиков «Хеншель-126» были систематическими, как правило, их сопровождали от двух до пяти Ме-109Е. Иногда «Мессершмитты-109Е» попутно использовались в качестве истребителей-бомбардировщиков для нанесения бомбовых и штурмовых ударов по нашим наземным войскам. Командование ВВС Северного флота регулярно высылало «Харрикейны» на перехват этих разведывательно-ударных групп противника. 10 января в 12:30 на перехват вылетела четверка «Харрикейнов» 78-го ИАП, ведущим был командир эскадрильи капитан Алагуров. По данным наземных частей 10-й гвардейской стрелковой дивизии (10-й ГСД), с 12:30 над боевыми порядками летали один «Хеншель-126» и 7 Ме-109. «Хеншель» корректировал артиллерийский огонь, а Ме-109 патрулировали в районе. По данным Э. Момбека, в период 12:17–13:30 несколько Ме-109Е 5-го отряда сопровождали «Хеншеля-126», а также имели задачу «свободной охоты», но встречи с нашими самолетами не произошло. 314-й зенитный дивизион выпустил по корректировщику 69 76-мм снарядов и 38 37-мм. Зенитчики доложили, что отогнали самолеты противника. С земли наблюдали, как два «Харрикейна» вели воздушный бой с «Хеншелем». По докладу наших летчиков, на высоте 1000 метров они обнаружили за линией фронта «Хеншель-126» и атаковали его. Пилот «Хеншеля» сразу перевел самолет в отвесное пикирование (по докладу наших пилотов, угол пикирования был 80 градусов), но «Харрикейны» не отставали и вели огонь из пулеметов с близких дистанций (до 80 метров). Преследование происходило до высоты 50 метров, где наши летчики потеряли противника из вида, вероятно, «Хеншель» скрылся, используя сопки. Наши летчики доложили, что «Хеншель-126» предположительно сбит старшим лейтенантом Обуваловым, и ему засчитали сбитый самолет. Немецкие данные не подтверждают эту заявку на победу, тем не менее можно констатировать, что воздушная корректировка вражеского артиллерийского огня была прервана нашими истребителями совместно с зенитчиками.

Одну встречу с вражескими истребителями имел Пе-2 72-го КАП, который вылетел на разведку кораблей противника до норвежского порта Варде. Здесь на рейде был обнаружен один транспорт противника, по которому экипаж сбросил бомбы с высоты 6000 метров, экипаж доложил, что разрывы бомб были на берегу. Немцы отметили, что в 10:55 по Варде отбомбились 5 наших самолетов с высоты 4000 метров. Повреждений не было, так как одна бомба упала между радиостанцией и берегом, падение трех бомб было отмечено в воду. При возвращении с задания разведчик встретился с парой Ме-109Е западнее Ваенги, от которых благополучно ушел в облака.

В этот день в море была потеряна подводная лодка М-175, которая 8 января вышла на позицию в Варангер-фьорде. Как выяснилось позже, ее потопила немецкая подводная лодка U-584. Это была первая потеря подводных лодок на Севере, при этом, к сожалению, погибли все 21 человек из состава экипажа.

11 января 1942 г.

В 1941 году первые союзные конвои серии PQ прибыли в архангельский порт, отсюда же в Англию и Исландию отправились обратные конвои серии QR. Однако в конце года (в ноябре 1941 г.) Белое море покрылось льдами, движение кораблей стало возможным только с помощью ледоколов. Так, в течение пяти суток до 5 января два ледокола – «Ленин» и «Иосиф Сталин», а также ледокольный пароход «Седов» выводили из Архангельска обратный конвой QR-4 в количестве 12 транспортов. Обеспечив проводку конвоя в условиях тяжелой ледовой обстановки, ледоколы израсходовали весь уголь. Ледокол «Иосиф Сталин» оказался в дрейфе в чистой воде в ожидании пополнения топливом. По причине тяжелой ледовой обстановки, сложившейся в Белом море, было принято решение об отправке с января 1942 года следующих конвоев союзников в порт Мурманск. Первый конвой союзников PQ-7 в составе 10 транспортов и 7 боевых кораблей пришел в мурманский порт 11 января. С наступлением светлого времени над прибывшими транспортами начали патрулировать истребители ВВС Северного флота – «Харрикейны», И-153 и И-15бис. В последующие дни бипланы продолжили патрулирование над транспортами. Противник по транспортам атак не производил. На следующий день пять транспортов были поставлены под разгрузку в мурманском порту. Конвоем были доставлены 97 самолетов (73 «Харрикейна», 5 «Аэрокобр», 4 Р-40 и 16 самолетов других типов), 125 танков, 60 бронетранспортеров, 119,3 т различного вооружения, 1203,8 т боеприпасов, 1450 км полевого кабеля. Через два дня, 13 января, из Мурманска в Исландию вышел обратный конвой QR-5 в составе 4 советских и английских транспортов в сопровождении 5 английских боевых кораблей. Конвой без потерь прибыл в Рейкьявик 24 января.



Мурманский порт

Истребители противника Ме-109Е почти ежедневно летали над линией фронта. 11 января в 11:15 они обнаружили и обстреляли самолет «Харрикейн» командира 78-го ИАП майора Сафонова, который 25 дней назад (17 декабря 1941 года) произвел вынужденную посадку

на лед озера в районе Ура-губы. На самолете работали техники, которые ремонтировали самолет для перелета на аэродром. В результате обстрела тремя «Мессершмиттами-109» «Харрикейн» сгорел, и его признали не подлежащим ремонту.

В 12:30–13:00 еще 2–3 Ме-109 обстреляли наши позиции, ранение получил один красноармеец.

В 13:30 одиночный «Юнкерс-88» атаковал находившийся в дозоре севернее Иоканьги сторожевой корабль СКР-80. Две бомбы отрикошетили от корабля и разорвались у борта, в результате чего корабль получил следующие повреждения: сорвало фундамент 2-й турбодинамо, лопнул паропровод, появилась течь в корпусе. Повреждения корабля были оценены как незначительные. Пулеметным огнем с «Юнкерса-88» один краснофлотец был убит и двое получили ранения.

Ночью в период 00:03–03:44 бомбардировку войск противника в районе Западной Лицы выполнили 4 МБР-2 и 2 У-2 118-го МРАП, при этом так же, как и 4 января, не обошлось без потерь. Один гидросамолет МБР-2 № 163188 118-го МРАП младшего лейтенанта Галкина был сбит зенитной артиллерией противника, летчик и штурман спаслись на парашютах, стрелок-радист Меев погиб.

Авиация противника продолжила активные боевые действия по объектам Кировской железной дороги. В боевом донесении 5-го Воздушного флота были отмечены бомбардировки по станциям Кемь, Боярская и Лоухи. По нашим данным, по станции Лоухи отбомбились две группы самолетов противника. В 11:45 первая группа в составе 5 Ю-87 и 3 Ме-109 безрезультатно сбросила 20 бомб в районе станции Лоухи, при этом никаких повреждений не было. Зенитная батарея 337-го ОЗАД вела интенсивный огонь из двух 76-мм пушек и одной 20-мм, в результате стрельбы был отмечен один подбитый Ю-87, который получил попадание в правую плоскость крыла и ушел с дымом. В отчетности генерал-квартирмейстерства люфтваффе отмечен разбитый в ходе выполнения боевого задания 11 января один Ju-87R-2 № 5706 (разрушен на 90 %) из группы IV.(St)/LG1, который из-за повреждения двигателя произвел вынужденную посадку в районе Кестеньги, стрелок получил ранение. Наиболее вероятно, что этот «Юнкерс-87» был уничтожен в результате огня зенитной артиллерии 337-го ОЗАД.

Второй налет был в 14:30 группой в составе 4 Ю-87 и 2 Ме-109. В результате этой бомбардировки был разрушен 1 железнодорожный вагон и поврежден пустой сарай, люди не пострадали. Этот налет также отражала батарея 337-го ОЗАД.

Еще одна группа самолетов противника сбросила бомбы по станции Боярская, а в 12:34 по городу Кемь отбомбились 3 Ю-88, результаты этих налетов неизвестны.

Один «Мессершмитт» Bf-109E-7 № 3780 получил сильные повреждения в размере 65 % из-за неисправности двигателя при вынужденной посадке в районе Кестеньги, самолет явно был списан. Эта потеря, скорее всего, была небоевой, так как с нашей стороны заявок на сбитые Ме-109 не было.

12–16 января 1942 г.

12 января в 12:35–12:48 оперативному дежурному ВВС Северного флота поступили два сообщения о полетах в районе правого фланга фронта группы в составе 6 «Мессершмиттов-109» и 1 «Хеншеля-126». В оперсводке 10-й ГСД отмечено, что «Хеншель-126» летал в 12:40 в сопровождении 5 Ме-109. В 12:50 эта группа самолетов обстреляла наши наземные войска, ранение получил один красноармеец. По данным Э. Момбека, в период 12:26–13:15 несколько Ме-109Е 5-го отряда вылетали с бомбами и без бомб, встречи с нашими самолетами не имели. В 12:45 на перехват была отправлена группа из 9 «Харрикейнов» 78-го ИАП, ведущим был старший лейтенант Родин. Впереди шла тройка «Харрикейнов» с РС, это была ударная группа, остальные шесть «Харрикейнов» являлись группой прикрытия. Старший лейтенант Родин, капитан Орлов и старший лейтенант Покровский из состава первой тройки «Харрикейнов» обнаружили «Хеншеля-126» над территорией, занятой противником. «Харрикейны» атаковали разведчика сзади и сверху. «Хеншель», как всегда, попытался уйти отвесным пикированием, но безуспешно. К атаке подключились еще 4 «Харрикейна». «Хеншель» был сбит капитаном Орловым и упал вблизи линии фронта, пилот лейтенант Крау и стрелок оберфельдфебель Ромельс получили ранения. Представитель ВВС Северного флота при 14-й стрелковой дивизии лейтенант Цыбанев об этом боевом эпизоде доложил следующее: *«12.01.42. 5 Ме-109 перешли линию фронта на бреющем полете и штурмовали что-то в лесу (вероятно, землянки). Через десять минут линию фронта в облачности перешел Хс-126 и направился в наш тыл. Туда же на бреющем полете ушли и Ме-109. Восемь «Харрикейнов» прилетели по вызову (имелась радиостанция) и сбили Хс-126 на левом фланге... Возвращение Ме-109 к себе не наблюдалось. Вероятно, ушли морем».* Очевидно, «Мессершмитты» потеряли своего подопечного разведчика. Это был первый самолет, сбитый капитаном Орловым, который прибыл в конце октября в Заполярье вместе с группой других летчиков.

13 января в донесении немецкого 5-го Воздушного флота было отмечено, что одиночный истребитель, скорее всего, это был Ме-109Е, в районе острова Кильдин прямым попаданием бомбы SC250 потопил транспорт, но это не подтверждается нашими данными. Э. Момбек уточняет, что это была пара Ме-109Е, пилотируемых лейтенантом Даном и унтер-офицером Вайничке, вылетевших на разведку в 11:25. По нашим данным, в 11:43 три самолета противника обстреляли из пулеметов сторожевые корабли «Торос» и «Заря», находившиеся в дозоре на входе в Кольский залив. В результате обстрела на СКР «Заря» получило повреждение 45-мм орудие, погиб один человек и трое получили ранения.



Капитан Орлов, 2-й ГКАП

14 января в боевом донесении 5-го Воздушного флота отмечено, что во время «вооруженной разведки» в Мотовском заливе был потоплен транспорт (1000 т). Э. Момбек уточняет, что в ходе вылета в период 13:53–14:25 лейтенант Дан и унтер-офицер Вайничке доложили, что ведущий лейтенант Дан потопил транспорт, но это не подтверждается нашими данными.

14 января успеха добился экипаж нашей подводной лодки С-102 под командованием капитана 3-го ранга Городничего. В 10:25 был обнаружен в перископ конвой противника, идущий в сторону Киркенеса. Оставаясь в подводном положении, подлодка вышла в атаку на головной самый крупный транспорт и с небольшой дистанции 6–8 кабельтовых (около 1100–1500 метров) в 10:39 произвела залп из четырех торпед. По немецким данным, в этой атаке был потоплен транспорт «Тюркхайм» (1904 брт), который стал первым потопленным вражеским судном на Севере в 1942 году.

15 января одиночный «Юнкерс-88» атаковал ледокол «Иосиф Сталин», который принимал уголь с транспорта «Правда» в горле Белого моря в точке с координатами Ш=66°22', Д=40°50'. Бомбардировщик в 13:30 сбросил бомбы с малой высоты, одна из которых попала

в палубу корабля, вторая разорвалась вблизи левого борта, погибли четыре человека и десять получили ранения. Ледокол получил серьезные повреждения, но остался на плаву, его взял на буксир транспорт «Правда» и привел в порт Молотовск 26 января. Ледокол «Иосиф Сталин» был введен в строй 15 марта 1942 года.

В этот же день, 15 января, «Мессершмитты-109» атаковали в районе станции Тайбола (южнее Мурманска) порожний товарный поезд. По данным Э. Момбека, атаку произвел унтер-офицер Вайничке в паре с обер-ефрейтором Гессе. В результате обстрела электровоз был выведен из строя, люди не пострадали. По вызову ПВО на перехват вражеских самолетов вылетели 3 Р-40 «Томагавк» 147-го ИАП и 1 «Харрикейн» 760-го ИАП ВВС 14-й армии (фамилии наших летчиков неизвестны). В районе станции Лопарская наши истребители настигли пару Ме-109Е и успели обстрелять ее с дистанции 300 метров. По докладу наших летчиков, у одного «Мессершмитта» дважды загоралась плоскость крыла, но быстро потухла. По воспоминаниям унтер-офицера Вайничке, у них тогда закончились боеприпасы, поэтому пришлось быстро уходить от преследования. Это был первый боевой вылет одного летчика только что сформированного нового, 760-го ИАП и первый воздушный бой на «Томагавках» летчиков 147-го ИАП.

Еще одна бомбардировка была отмечена по базе снабжения в губе Эйна на полуострове Рыбачий, в результате ранение получил красноармеец.

С нашей стороны отмечен вылет одиночного Пе-2 72-го КАП на разведку порта Варде. В 14:28 экипаж с пикирования с высоты 2000 метров сбросил 4 бомбы ФАБ-100 по причалам порта и после посадки доложил о повреждении причала. По данным противника, сброс бомб был в 13:30, при этом три бомбы упали на берег, в результате был уничтожен резервуар с запасами пресной воды.

15 января одна небоевая потеря – МиГ-3 № 3286 – была в 147-м ИАП, он столкнулся с другим самолетом на аэродроме Африканда и был признан не подлежащим ремонту. В 78-м ИАП произошел отказ мотора на «Харрикейне», летчик сел на вынужденную посадку в районе аэродрома, самолет был отремонтирован. Еще один «Харрикейн» 78-го ИАП был поврежден при посадке на аэродроме на следующий день, его также отремонтировали.

16 января погодные условия позволили вести активные ночные боевые действия. В период 20:02–07:09 4 СБ, 2 ТБ-3, 1 ДБ-3Ф 72-го КАП, 8 МБР-2 118-го МРАП произвели бомбардировку войск в районе Большой Западной Лицы, автоколонны противника, аэродрома на озере Трифонаярви. При этом два ТБ-3 сбросили 40 бомб ФАБ-100. Экипажи доложили об уничтожении одного топливного склада и пяти машин с боеприпасами. С позиций пехотинцев 10-й ГСД наблюдали, как наши самолеты с 21:20 до 24:00 бомбили позиции противника, при этом наблюдатели насчитали до 28 авиабомб, две бомбы упали в районе автоколонны из 4 машин, зенитная артиллерия противника вела огонь по самолетам.

С наступлением светлого времени одиночный Пе-2 72-го КАП вылетел на разведку Варангер-фьорда и бомбардировку с пикирования по транспортам противника в Варде. Загрузка была 2 бомбы ФАБ-250. Цель оказалась закрытой облачностью, экипаж отбомбился в 11:18 с высоты 3000 метров по запасной цели – войскам противника в селении Большая Западная Лица.

17 января 1942 г.

17 января к мурманскому порту подходил очередной конвой союзников PQ-8 в составе 8 транспортов и 7 боевых кораблей. Погода в этот день была морозная, местами до минус 30 градусов, что вызвало образование сплошных туманов. По этой причине действия авиации были ограниченными.

Сложными метеорологическими условиями и полярной ночью воспользовались немецкие подводники. Как минимум три подводные лодки противника вели охоту за конвоем и в ночных условиях произвели две результативные атаки. Утром в 07:25 в 78 милях севернее мыса Святой Нос вражеской подводной лодкой U-454 был потоплен рыболовный траулер РТ-68 «Енисей», который никак не был связан с союзным конвоем, при этом погибли два человека из состава команды, остальные 32 человека спаслись на шлюпках. Через 12 часов подводные лодки противника атаковали конвой PQ-8 в точке с координатами Ш=69°16' Д=36°08', расположенной примерно в 100 километрах северо-восточнее входа в Кольский залив. В 19:46 последовала первая атака подводной лодки U-454 по конвою, в результате попадания торпеды получил повреждение транспорт «Харматрис». Поврежденный транспорт был взят на буксир и в охранении английских и советских боевых кораблей 20 января прибыл в Мурманск, где был разгружен, его ремонт был закончен в июле, после чего транспорт убыл в Англию. После первой атаки по конвою подводная лодка U-454 произвела повторную атаку в 23:21. Целью был танкер, но торпеды попали в английский эсминец «Матабеле», который быстро затонул, при этом погиб почти весь личный состав эсминца, спаслись только два человека. Семь транспортов конвоя PQ-8 прибыли в мурманский порт на следующий день, 18 января. Таким образом, все транспорты конвоя прибыли в порт назначения в полном составе, но ценой тяжелой потери одного эсминца. Караваном PQ-8 были доставлены 66 самолетов (32 «Харрикейна», 19 «Аэрокобр» и 15 Р-40), 53 танка, 50 бронетранспортеров, одна 90-мм зенитная батарея, 55,5 т различного вооружения, 845 т боеприпасов, 11 725 км полевого кабеля.

Мурманское направление, 18–19 января 1942 г.

18 января произошло знаменательное событие: 72-й Краснознаменный авиационный полк за большие заслуги в боях в 1941 году был преобразован во 2-й гвардейский Краснознаменный авиационный полк (2-й ГКАП). Это была первая в Заполярье авиационная часть, которой было присвоено звание гвардейской.

В этот же день началось применение торпедного оружия самолетами ВВС Северного флота. Первое торпедометание состоялось 18 января 1942 года. Ночью один ДБ-3Ф 5-й эскадрильи 2-го ГКАП экипажа старшего лейтенанта Харева вылетел с высотной торпедой 45-36-АВ по заданию торпедного удара по кораблям в Ланг-фьорде, запасная цель – корабли или портовые сооружения в Петсамо-вуоно. Основная цель оказалась закрытой облаками, поэтому экипаж сбросил парашютную торпеду в 04:43 с высоты 4200 метров по порту Лиинахамари. По данным противника, никаких разрушений не было.

В период 19:20–06:19 7 МБР-2 118-го МРАП, 4 СБ 2-го ГКАП произвели бомбардировку войск противника и причалов порта Лиинахамари. В оперсводке 2-го ГКАП отмечено, что был разрушен П-образный причал порта Лиинахамари и повреждены складские помещения.

В светлое время 18 января воздушный разведчик противника обнаружил идущий на буксире транспорт «Харматрис», поврежденный подводной лодкой 17 января. В боевом донесении 5-го воздушного флота, составленном явно по докладу экипажа разведчика (очевидно, это был Ю-88), отмечено, что в результате двух попаданий авиабомб калибром 250 килограммов (типа SC250) транспорт «вероятно, уничтожен», но это не соответствует действительности. По нашим данным, в 15:05 по транспорту отбомбились два Ю-88, при этом попаданий не было, и, как уже говорилось выше, «Харматрис» прибыл в Мурманск 20 января. Для прикрытия «Харматриса» и других кораблей вылетали «Харрикейны» 2-го ГКАП, но встречи с противником они не имели.



Листовка, описывающая подвиги летчиков 2-го ГКАП

В 13:10–13:40 в районе линии фронта отбомбились 4 Ме-109, никаких потерь при этом не было.

С наступлением ночи в период 20:04–07:06 19 января 3 СБ, 2 ТБ-3, 1 ДБ-3Ф 2-го ГКАП, 9 МБР-2, 2 Че-2 118-го МРАП произвели бомбардировку войск противника в районе Большой Западной Лицы. Пехотинцы наблюдали бомбардировку высоты 258,3, занятой противником. Каких-либо повреждений немцы не отметили.

Этой же ночью по порту Киркенес отбомбились два одиночных СБ 2-го ГКАП в 03:15 и 05:10. По данным противника, бомбы взорвались в 04:51 близко от сторожевых кораблей

«Франке» и «Буссард» (оба являлись мобилизованными траулерами), на которых были легко повреждены осколками надстройки. На кораблях, по одним данным, был убит один матрос и трое тяжело ранено, по другим данным – двое убито и двое ранено.

Также ночью 19 января в 01:25 второе торпедометание с высоты 4800 метров было произведено по пристани порта Киркенес экипажем ДБ-3Ф 2-го ГКАП старшего лейтенанта Гарбуза. Оба высотных торпедометания 18 и 19 января, по данным противника, были безрезультатными. Убедившись в неэффективности ночного одиночного высотного торпедометания, командующий ВВС Северного флота доложил в штаб ВМФ, что для начала применения низковысотного торпедометания необходимо обучение экипажей в полигонных условиях, а также наличие истребителей дальнего сопровождения.

19 января в дневное время действовали бомбардировщики Пе-2 4-й эскадрильи 2-го ГКАП. Вылетая на разведку морской акватории, они чаще всего выполняли попутное бомбометание по порту Варде.

В этот же день для противодействия разведчикам-бомбардировщикам противника, систематически летавшим вдоль мурманского побережья, на аэродром Поной были перебазированы 4 И-153 Архангельского военного округа.

19 января Военный совет Северного флота весьма своевременно донес наркому ВМФ состояние противовоздушной обороны в мурманском порту. Командование Северного флота совершенно справедливо предполагало, что противник или уже узнал, или вскоре узнает о прибытии и разгрузке в мурманском порту союзных конвоев и предпримет массированные воздушные атаки. В связи с тем, что в порту уже разгружались 9 транспортов и ждали разгрузки 8 транспортов, а также планировалось прибытие новых конвоев, требовалось усилить ПВО 50–60 современными истребителями и 10–12 зенитными батареями. И, что было не менее важным, Военный совет Северного флота высказывал свое мнение, что необходимо было сосредоточить всю противовоздушную оборону района Мурманска в одних руках, исключив совместные действия не подчиненных друг другу сил. По мнению Военного совета СФ, единое руководство ПВО целесообразнее всего было бы передать Северному флоту, который отвечал за прикрытие прибывающих и убывающих транспортов. Эту инициативу поддержали на самом высоком уровне, и 28 января 1942 г. вышел совместный приказ № 0024/0022 наркома обороны и наркома ВМФ СССР «О мерах по прикрытию с воздуха транспортов в районе Мурманска». В приказе определялось, что движение транспортов на морских подступах к мурманскому порту со стороны Баренцева моря, а также при движении из мурманского порта следует прикрывать истребительной авиацией на удалении в море до 100 километров от бухты Грязная (находится в Кольском заливе), при этом *«организацию и ответственность прикрытия с воздуха транспортов возложить на Военный Совет Северного Военно-Морского Флота. Для прикрытия транспортов использовать: а) истребительную авиацию ВВС Северного Флота – решением Военного Совета Флота; б) один полк истребительной авиации 122 ИАД Мурманского дивизионного района ПВО, выделяемый командующим районом по требованию Военного Совета Северного Военно-Морского Флота»*. После прибытия транспортов в мурманский порт основная задача по прикрытию транспортов перекладывалась на Мурманский дивизионный район ПВО: *«при организации противовоздушной обороны района МУРМАНСК ответственность возложить: а) на оборону морских подступов – на Военный Совет Северного Военно-Морского Флота; б) за оборону города Мурманска, мурманского порта и сухопутных подступов к ним – на Командующего Мурманским дивизионным районом ПВО. В соответствии с этим построить взаимодействие средств ПВО Северного Военно-Морского Флота и Мурманского дивизионного района при организации ПВО МУРМАНСК»*. 122-я ИАД ПВО находилась в стадии формирования, и своей истребительной авиацией у Мурманского дивизионного района ПВО до 5 марта 1942 г. не было, поэтому истребительное прикрытие Мурманска и порта пока осуществляли в основном ВВС Северного флота, а также ВВС 14-й армии. Кроме этого, ВВС

14-й армии в январе занимались прикрытием Кировской железной дороги на мурманском, кандалакшском и кестеньгском участках, выполняли боевую работу над линией фронта, а также занимались ускоренным формированием и боевой подготовкой новых авиачастей: с 15 января начал совершать боевые вылеты сформированный 760-й ИАП, с 6 февраля – 768-й ИАП, с 28 февраля – 769-й ИАП, последние два полка передадут в 122-ю ИАД ПВО 5 марта. С конца мая для более эффективного выполнения задачи обеспечения проводки союзных конвоев вся авиация ВВС Северного флота, ВВС 14-й армии и 122-й ИАД ПВО будет передаваться в оперативное подчинение Северному флоту на период операций по обеспечению проводки союзных конвоев.

19 января добились успеха советские подводные лодки К-23 и К-22. В 11:05 экипаж подводной лодки К-23, командир – капитан 3-го ранга Потапов, находясь на позиции в районе Порсангер-фьорда, обнаружил транспорт противника, уходящий на восток. Не имея возможности атаковать торпедами, подлодка всплыла и стала преследовать транспорт на полном ходу. Заметив подводную лодку, вражеский транспорт попытался скрыться в бухте Сверхольтклуббен, но подводники не отставали и в 11:31, подойдя на расстояние 8–10 кабельтовых (около 1500–1850 метров), открыли огонь из двух 100-мм орудий прямой наводкой. Израсходовав 31 снаряд, экипаж добился 23 попаданий в цель. В 11:39 артиллерийский огонь был прекращен, и подлодка произвела залп из двух торпед, одна из которых прошла перед носом транспорта, а вторая за его кормой. В общем-то, хватило только артиллерийского огня для потопления небольшого норвежского каботажного транспорта «Сере» (506 брт) с грузом. Через полтора часа после начала атаки, то есть в 12:30, появились сторожевой корабль и катера противника, которые начали преследование подводной лодки со сбросом четырех глубинных бомб. Экипаж К-23 сумел уйти от преследования противника, погрузившись на глубину 40 метров. Вторая подводная лодка К-22, командир – капитан 2-го ранга Котельников, обеспечивающий – капитан 2-го ранга Гаджиев, находилась на позиции в районе Тана-фьорда. В подводном положении лодка вошла в бухту Стурстейнбукт, где в 14:50 был обнаружен стоящий транспорт. Экипаж произвел залп тремя торпедами. Из-за того, что взрыв торпед слышал только акустик, экипаж произвел еще две атаки тремя торпедами. Лодка направилась на выход из бухты, и в 15:46 экипаж обнаружил закамуфлированное судно, идущее в бухту. К-22 произвела всплытие и открыла огонь из 100-мм орудий. Вторым залпом судно было подожжено и в 15:52 затонуло. По данным противника, артиллерийским огнем был потоплен маленький норвежский каботажный транспорт «Воланд» (106 брт). Всего подводники израсходовали 50 снарядов калибром 100-мм. Во время ведения артиллерийского огня с берега по подводной лодке открыла огонь мелкокалиберная артиллерия, которая не причинила вреда.

20–31 января 1942 г.

20 января погодные условия на мурманском направлении были плохими. Бомбардировщики и разведчики противника выполнили только три самолето-вылета на мурманском направлении. В 14:30 по военному городку 60-го отдельного артиллерийского дивизиона в Териберке отбомбился одиночный самолет, по данным противника, было сброшено пять авиабомб (1 SC500 и 4 SC250), судя по сброшенным авиабомбам, это был «Хейнкель-111». В результате бомбардировки разрушены казарма, столовая, хлебопекарня, были повреждения и других зданий, легкие ранения получили 4 краснофлотца. Две зенитные батареи вели огонь по самолету, но безрезультатно, израсходовано было 34 снаряда. Также в 14:30 одиночный Ю-88 сбросил шесть бомб по Иоканье, при этом ни одна из них не разорвалась. Повреждение получили только крыши почты, дома и сарая, люди не пострадали. Стрельба зенитной артиллерии и пулеметов с кораблей и наземных батарей была также безрезультатной, хотя зенитчикам был засчитан сбитый «Юнкерс-88». В 11:11 и 14:03 над линией фронта были отмечены полеты группы по 5 Ме-109, которые, по данным противника, сбросили четыре бомбы SC250 (одна из них не взорвалась) и произвели штурмовку, по нашим данным, три бомбы упали в районе позиций 76-мм орудий 112-го стрелкового полка, потерь не было.

В период 20:07–06:30 21 января 4 СБ 2-го ГКАП, 9 МБР-2, 2 Че-2 118-го МРАП произвели бомбардировку войск противника в районе Западной Лицы. С позиций пехотинцев 10-й ГСД наблюдали, как наши самолеты бомбили войска противника в районе колхоза «Большая Лица» и высоты 258,3, занятой противником, зенитная артиллерия вела огонь по самолетам. По порту Киркенес отбомбились 3 СБ и 1 ДБ-3Ф 2-го ГКАП. Боевое донесение 5-го воздушного флота отметило несколько пролетов наших самолетов со сбросом бомб в районе Киркенеса и линии фронта, но повреждения не были заявлены.

22 января на мурманском направлении погода была нелетная. С улучшением погоды 23 января боевые действия несколько активизировались. Одиночные самолеты противника летали вдоль мурманского побережья и полуострова Рыбачий. В 13:50 одиночный Ю-88 бомбардировал поселок Иоканья, повреждений и жертв не было. В 13:55 одиночный Ю-88 бомбардировал сторожевой катер № 1502, находившийся в дозоре у военно-морской базы Иоканья. Катер получил повреждение и вернулся на базу. Зенитный огонь кораблей и наземных батарей был безрезультатным. При этом самолет Пе-2 вылетал в качестве дальнего истребителя-перехватчика, вооруженного реактивными снарядами 2 РС-132 и 2 РС-82. В назначенном районе Териберка – остров Харлов он никого не встретил.

С наступлением темного времени в период 18:26–21:19 23 января два МБР-2 118-го МРАП произвели бомбардировку войск противника, один СБ 2-го ГКАП отбомбился по причалам порта Лиинахамари. По данным противника, сообщений о повреждениях не поступало.

24 января в губе Эйна (на полуострове Рыбачий) в результате попадания бомбы, сброшенной одиночным самолетом противника, было потоплено мелкое посыльное судно «Весна» водоизмещением 30 т. Согласно донесению 5-го воздушного флота в ходе «вооруженной разведки» истребитель, очевидно, Ме-109Е, прямым попаданием бомбы SC250 потопил судно водоизмещением 200 т. По немецким данным, в этот день был потерян один Bf-109 № 1983 из 5-го отряда, который «из-за обстрела противника» был разбит на 100 % при вынужденной посадке между Титовкой и Петсамо. Наземные наблюдатели доложили, что в период 2:40–13:35 один «Хеншель-126» и два Ме-109 на высоте 300 метров вели разведку 42-го километра дороги, ведущей к линии фронта, при этом два самолета обстреляли 48-й километр. С нашей стороны неизвестно, кто сбил «Мессершмитт». Также три бомбардировщика противника ата-

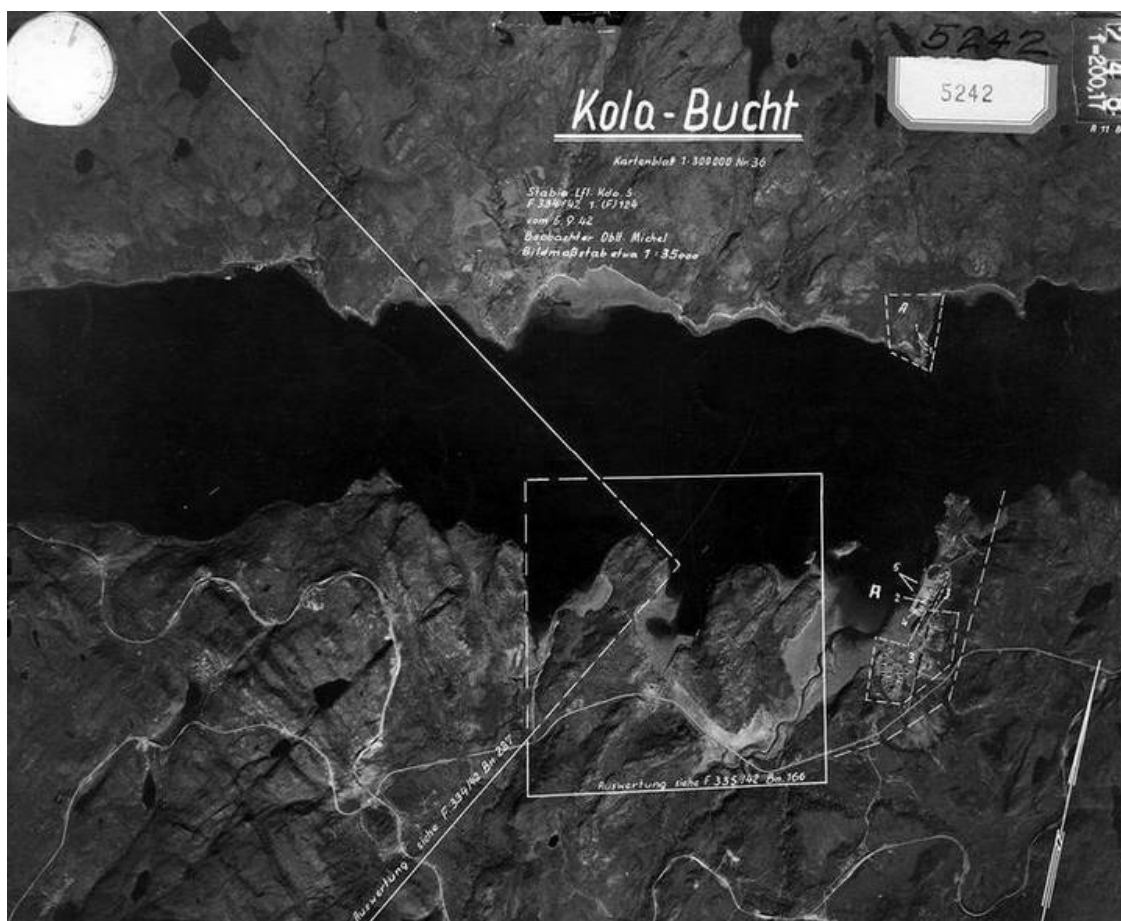
ковали три английских тральщика «Бритомарт», «Саламандер» и «Шарпшутер», вышедшие на тральные работы в район восточнее Иоканьги. Два тральщика получили повреждения от близких разрывов бомб, был убит один человек и один ранен. Тральщики открыли зенитный огонь, экипажи заявили о сбитом самолете, идентифицированном как Ю-88, который упал в море. Также в районе острова Большой Олений пулеметным огнем батареи № 828 был подбит один самолет Ю-88, который скрылся на запад с дымящимся крылом, при этом был найден кусок обшивки самолета размером 25 см на 50 см. По немецким данным, «предположительно зенитным огнем» был сбит He-111Н-6 № 4322 группы I/KG26, экипаж лейтенанта Болвина пропал без вести.

24 января в 19:00 под покровом ночи из Мурманска вышел обратный конвой QR-6 в составе шести транспортов в сопровождении английских и советских боевых кораблей и катеров. 2 февраля все транспорты прибыли в Англию.

В ночь с 24 на 25 января в период 19:46–05:16 по войскам противника в районе Большой Западной Лицы отбомбились 5 СБ 2-го ГКАП, 7 МБР-2 и 2 Че-2 118-го МРАП. По порту Лиинахамари в 21:50 и 00:20 отбомбились 1 ДБ-3Ф и 1 СБ 2-го ГКАП. С позиций пехотинцев 10-й ГСД наблюдали, как наши самолеты с 22:20 бомбили войска противника в районе колхоза «Большая Лица», высоты 258,3, а также на дороге. По Киркенесу в 23:15, 00:55 и 02:04 отбомбились 3 СБ 2-го ГКАП. По докладам наших экипажей, одно попадание бомбы было в рудодробильный завод в Киркенесе. Согласно донесению немецкого 5-го воздушного флота на заводе был разрушен один барак, уничтожено несколько автомобилей, одна бомба упала в городе, не причинив вреда, четыре бомбы упали в воду возле порта Киркенес. Данные немецких моряков уточняют, что бомбы упали в районе электростанции Киркенеса, повредив два котла, бензопровод, железнодорожные рельсы, вагонетки, бараки, грузовые и легковые автомобили, сгорела емкость с бензином.

26 января, по данным противника, истребители вели разведку полуострова Рыбачий и доложили о разрушении трех барakov (время в боевом донесении не указано). По данным Э. Момбека, это были 2 Ме-109Е 5-го отряда, пилоты – лейтенант Дан и унтер-офицер Вайничке. По нашим данным, в 12:55 два вражеских самолета сбросили бомбы в районе береговой батареи № 221, в результате был разрушен склад с ручными гранатами и патронами. В 13:00 четыре Ме-109 обстреляли район расположения 10-й ГСД, потерь не было, по самолетам вел безрезультатный огонь 314-й зенитный дивизион. В 15:20 два Ме-109Е 5-го отряда повторно бомбили батарею № 221, разрушив камбуз, при этом легкое ранение получил один краснофлотец.

26 января у немцев была одна небоевая потеря: при сопровождении морского конвоя в районе Вадсе разбился вместе с экипажем гидросамолет He-115 № 2751 отряда 1./406.



Аэрофотосъемка немецкого разведчика аэродромов Челнопушка, Губа Грязная и Ваенга-2 (подписан В – Warlamowo-II)

Ночью в период 20:36–21:47 3 СБ и 1 ДБ-3Ф 2-го ГКАП отбомбились по Киркенесу, 1 СБ 2-го ГКАП отбомбился по Большой Западной Лице.

28 января, по данным противника, «Мессершмитты-109Е» с аэродрома Луостари дважды бомбили (сброшено 9 бомб SC250) и штурмовали наше подразделение, действующее в тылу противника примерно в 18 километрах юго-восточнее Луостари. На следующий день «Мессершмитты» атаку повторили. С нашей стороны информация о двух налетах 29 января на промежуточную базу 181-го пограничного батальона (181-го ОПСБ) в квадрате 8048 есть в журнале боевых действий 14-й армии, где отмечено, что самолеты произвели обстрел из пулеметов без жертв.

Наши истребители ВВС 14-й армии и ВВС Северного флота, базировавшиеся на аэродромах Мурманши, Шонгуй, Ваенга-1, Ваенга-2, Челнопушка, а также ближайшем к мурманскому порту аэродроме Арктика, в эти дни прикрывали разгружающиеся транспорты в мурманском порту. Один И-16 № 521А424 145-го ИАП ВВС 14-й армии получил сильные повреждения в аварии и позже был передан в ВВС Северного флота, где его восстановили.

Ночью в период 18:47 28 января – 04:25 29 января по войскам противника в районе Большой Западной Лицы отбомбились 11 СБ 2-го ГКАП, 11 МБР-2 и 6 Че-2 118-го МРАП. Наши пехотинцы наблюдали бомбардировку высот 258,3, 274,0, наблюдалась стрельба зенитной артиллерии. По Лиинахамари в 18:58 отбомбился 1 СБ 2-го ГКАП. По Киркенесу в 18:53 отбомбились 2 СБ 2-го ГКАП. По донесению немецкого 5-го воздушного флота, при налете на Лиинахамари был разрушен один склад, одна финская палатка, один человек получил легкое ранение.



Панорамная аэрофотосъемка с немецкого разведчика Мурманска и аэродромов Мурмаши, Арктика, Челнопушка, Ваенга

В дневное время 29 января два «Харрикейна» 760-го ИАП выполняли учебный полет и находились на кругу над аэродромом Шонгуй. В это время внезапно из-за облаков выскочили два Ме-109Е и первой же очередью подожгли «Харрикейн» №DR361 молодого летчика сержанта Тарарыкина. Летчик получил ранение в ногу и сумел спастись на парашюте. По данным Э. Момбека, обер-ефрейтор Гессе из 5-го отряда сбил «Харрикейн» 29 января в 14:30. Нашим летчикам засчитали сбитый в воздушном бою один Ме-109, но это не находит подтверждения со стороны противника.

Один «Харрикейн» 760-го ИАП при взлете скапотировал, при этом был сломан винт, разорван бак с маслом, самолет был отремонтирован, это было небоевое повреждение самолета.

С наступлением ночи 29 января в период 18:13–01:18 14 МБР-2 и 3 Че-2 118-го МРАП продолжили бомбардировки войск противника. По данным противника, никаких сообщений о повреждениях не было. В свою очередь в 20:51 два вражеских самолета отбомбились по Мурманску безрезультатно, повреждений и жертв не было.

30 января один самолет противника сбросил две бомбы в районе Войталахти на полуострове Рыбачий, в результате были повреждены склад химмущества и телефонная линия.

Небоевые повреждения при посадках получили два «Харрикейна» 760-го ИАП и 2-го ГКАП, самолеты были отремонтированы.

31 января в 11:40 на перехват разведчика противника в очередной раз вылетел одиночный Пе-2 2-го ГКАП. В 12:29 в районе острова Малый Олений экипаж заметил «Юнкерс-88», идущий со стороны моря на Териберку, вероятно, собиравшийся бомбить этот пункт. Заметив наш самолет, «Юнкерс» развернулся на север. «Петляков» произвел три атаки, выпустив 2 РС-132 и 2 РС-82 с расчетной дистанции 1500–1000 метров, но безрезультатно, противник ушел в облака в сторону моря. Стрелок Ю-88 вел оборонительный огонь, но тоже безрезультатно. В 14:17 второй Пе-2 перехватил в этом же районе также Ю-88, летевший на малой высоте 50 метров. В 14:22 на командный пункт ВВС Северного флота пришло сообщение о том, что в районе Териберки Пе-2 ведет огонь по Ю-88. Первая атака была эрсами сзади-сверху с дистанции 1500 метров, экипаж доложил о разрывах РС в 50–70 метрах от вражеского самолета. Сближившись до дистанции 500 метров, летчик открыл пулеметный огонь, но «Юнкерс» снизился еще ниже и смог уйти в море. Таким образом, действия экипажей Пе-2 по перехвату вражеских бомбардировщиков в этот день были успешными, хотя сбить вражеские самолеты не удалось.

На перехват самолетов противника с замерзшего озера в районе Иоканьги вылетали И-15бис, а с аэродрома Поной – одиночный И-153, но они встречи с противником не имели.

Кандалакшское и кестеньгское направления в январе 1942 г.

Основные события в воздухе в январе происходили южнее Кольского полуострова, на кандалакшском и кестеньгском направлениях. На аэродромах Алакуртти, Рованиemi и Кемиярви по-прежнему были сосредоточены основные силы 5-го Воздушного флота: группа пикирующих бомбардировщиков Ю-87, отряд истребителей-бомбардировщиков Ме-110, один отряд истребителей Ме-109Е, часть разведчиков-бомбардировщиков Ю-88 и До-17. Советские истребители из состава ВВС 14-й армии на этих направлениях в начале января были распределены следующим образом: часть истребителей 147-го ИАП – на аэродроме Африканда (И-153 и МиГ-3); часть истребителей 145-го ИАП – на аэродроме Белое Море. Южнее, в районе города Кемь, действовали истребители 103-й САД 609-го и 152-го ИАП, в основном против финской авиации. Еще южнее, на ледовом аэродроме Кочкома, в 60 километрах южнее Беломорска, оказалась основная часть 145-го ИАП на новеньких ЛаГГ-3 в количестве 12 машин, полученных 1 декабря 1941 года на заводе № 21. Вскоре они будут перебазированы, так как уже в середине января началось активное перемещение истребительных частей ВВС 14-й армии, связанное с активизацией вражеской авиации, продолжившей с начала января бомбардировочные действия на кандалакшском и кестеньгском направлениях.

Повышение активности вражеской авиации потребовало быстрого изменения в расстановке нашей истребительной авиации на Карельском фронте. И здесь, как и в 1941 году, советская авиация оставалась весьма мобильной. Трудно даже проследить все перемещения подразделений ВВС 14-й армии в этот период. Так, 13 января И-16 145-го ИАП перелетели с аэродрома Шонгуй на аэродром Африканда. 17 января сюда же перелетели на «Харрикейнах» первые шесть подготовленных летчиков нового, 760-го ИАП. 19 января здесь же сели 2 И-15бис 147-го ИАП, а 4 И-16 145-го ИАП перелетели еще южнее – на аэродром Белое Море. Через три дня на аэродром Белое Море с Шонгуя дополнительно перебазировались 7 «Харрикейнов» 760-го ИАП. Еще южнее, на ледовую площадку в районе Лоухи, из-под Беломорска 18 января был перебазирован 145-й ИАП в составе 10 ЛаГГ-3 и 4 МиГ-3, из которых 2 МиГ-3 на следующий день улетели в Африканду.

18 января 1942 г.

Как уже было отмечено выше, 18 января в 12:33 с аэродрома Кочкома на аэродром Лоухи перелетели 10 ЛаГГ-3 и 4 МиГ-3 145-го ИАП, которые сразу же вступили в воздушные бои.

Согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота в этот день «Мессершмитты» бомбили и штурмовали станцию Боярская, при этом было сброшено 6 фугасных бомб SC250. Тип истребителей не указывается, но очевидно, что это были 3 Ме-110, которые в таких налетах несли по 2 бомбы калибром 250 килограммов. Время налета не указано, но, по данным Э. Момбека, это был налет «Мессершмиттов-110», взлетевших с аэродрома Рованиemi в 12:35 (посадка в 14:50). Экипажи доложили, что повредили 5 локомотивов, уничтожили 6 товарных вагонов и повредили железнодорожный путь на станции Боярская. С нашей стороны нет данных о результатах этой бомбардировки.

С близлежащего аэродрома Лоухи накрытие своего участка железной дороги Лоухи – Боярская вылетели 4 ЛаГГ-3 145-го ИАП, летчики Хотеев, Любушкин, Кузьмин и Коваленко. Согласно дневнику 19-го ГИАП Хотеев и Любушкин в районе станции Боярская вступили в воздушный бой с 3 Ме-110, а согласно оперативной сводке ВВС 14-й армии – с группой 2 Ме-110 и 3 Ме-109. В районе станции Боярская был сбит ЛаГГ-3 № 31211531 старшего политрука Хотеева. Поиски летчика с воздуха и наземными командами никаких результатов не дали, очевидно, летчик погиб. В боевом донесении 5-го Воздушного флота отмечено, что в воздушном бою над Боярской и Лоухи с 3 И-18 и 1 И-153 были сбиты 1 И-18 и 1 И-153. Э. Момбек уточняет, что после этого воздушного боя пилоту 13-го отряда «Мессершмиттов-110» обер-лейтенанту Францискету был засчитан сбитый истребитель И-18, то есть ЛаГГ-3 старшего политрука Хотеева. Также, по данным Э. Момбека, пилоту отряда «Мессершмиттов-110» унтер-офицеру Райтцу был засчитан один сбитый самолет, очевидно, биплан И-153, о котором говорится в боевом донесении 5-го воздушного флота. В действительности же, по нашим данным, был подбит двумя Ме-110 транспортно-пассажирский четырехместный самолет-биплан ПР-5 (модификация биплана Р-5), осуществлявший в это время перебазирование личного состава 145-го ИАП на аэродром Лоухи. Подбитый биплан сел на лес в 5 километрах севернее станции Боярская, к счастью, люди не пострадали.

Еще несколько налетов авиация противника совершила на кандалакшском направлении. В 12:29 была отмечена бомбардировка разъезда Ручьи. В 12:30 4 Ю-88 отбомбились с высоты 4000 метров по городу Кандалакша, в результате были разрушены два дома, пять домов получили незначительные повреждения, погибли 6 человек, из них два военнослужащих, 9 человек получили ранения. В 13:00 (по другим данным – в 13:47) три самолета бомбардировали и обстреляли станцию Княжая, где был выведен из строя паровоз. В 14:00 по станции Пояконда отбомбились 9 самолетов, по данным противника, это были «Юнкерсы-87», в результате были разрушены 9 вагонов с дровами, поврежден котел паровоза, повреждены два звена железнодорожного пути и жилой дом, люди не пострадали.

Боевое донесение 5-го воздушного флота отметило налеты на Кировскую железную дорогу бомбардировщиков Ю-88 и Ю-87, а также истребителей. Истребительное сопровождение ударных самолетов осуществляли 10 Ме-109, которые «соприкосновения с противником» не имели. В донесении не указывается, какие именно ударные самолеты сопровождалась. О потерях в боевом донесении 5-го Воздушного флота ничего не сказано, в то же время, по данным генерал-квартирмейстерства люфтваффе, после выполнения боевого задания при посадке на аэродроме Рованиemi получил 35 % повреждений Ju-87R-2 № 5903. И в дальнейшем в боевых донесениях 5-го Воздушного флота почти никогда не указываются поврежденные самолеты по боевым и небоевым причинам, которые долетели до своих аэродромов.

19 января 1942 г.

На следующий день, 19 января, в 12:00, 12:30, 13:00 и 14:15 три группы по 3–6 бомбардировщиков Ю-87, а также истребители Ме-109 и Ме-110 бомбардировали 5 железнодорожных станций: Княжая, Ковда, Полярный Круг, Катозеро, Амбарный. По данным Э. Момбека, «Мессершмитты-109» 4-го отряда с аэродрома Алакуртти сопровождали «Юнкерсов-87» в налете на Кировскую железную дорогу в районе станции Полярный Круг в период 13:38–14:18, «Мессершмитты-110» с аэродрома Рованиemi также участвовали в налетах на станцию Полярный Круг, выполнив промежуточную посадку на ледовом аэродроме Кестеньга. По нашим данным, ущерб этими авианалетами был нанесен значительный. Было повреждено и разрушено 6 вагонов с импортными грузами поезда № 521, 6 вагонов с сахаром, 6 вагонов ремонтно-восстановительного поезда, вагон-ледник, 13 других вагонов, железнодорожные пути, здание станции Ковда, жилой дом. К счастью, люди не пострадали.

С близлежащего аэродрома Лоухи накрытие своего участка железной дороги Чупа – Лоухи – Боярская вылетели 4 ЛаГГ-3 145-го ИАП, летчики – старшие лейтенанты Шевченко, Кутахов, Кузьмин и Коваленко (время вылета в документах не указано). Согласно дневнику 19-го ГИАП в районе станции Боярская они атаковали 2 Ме-110, а согласно оперативной сводке ВВС 14-й армии – 1 Ме-110 и 2 Ме-109. Заметив пару двухмоторных Ме-110, которые уже отбомбились по разъезду Амбарный, старший лейтенант Шевченко выпустил залп эрессов, после чего атаки произвели все четыре ЛаГГ-3. По докладу поста ВНОС, летчики сбили «Мессершмитт-110», что и было засчитано им как групповая победа, но данные противника не подтверждают это. Со стороны противника нет заявок на сбитые самолеты. После воздушного боя из-за прекращения подачи топлива старший лейтенант Шевченко совершил вынужденную посадку на лед озера в 4 километрах западнее Лоухи с минимальными повреждениями: были поломаны два радиатора и погнут винт. Технический состав вывез поврежденный самолет и отремонтировал полевым ремонтом. После этого боя политдонесение 145-го ИАП отметило: *«Летчики очень довольны, что скорость самолета ЛаГГ-3 преобладает над скоростью самолета Ме-110 и действием РС. Чувствуется уверенность в материальной части»*. Как это было важно для летчиков – иметь преимущество в скорости, а значит, быть уверенным в боевых возможностях своих самолетов и оружия – и как этого часто не хватало нашим летчикам, воевавшим и в 1941, и в 1942 годах в основном на устаревших самолетах, а зачастую и в 1943 году.

21 января 1942 г.

21 января тяжелые потери принес авианалет противника на железнодорожный эшелон в районе разъезда Гангос, который находится южнее станции Княжая. В 13:30 6 Ю-87 в сопровождении 3 Ме-109 атаковали бомбами и пулеметно-пушечным огнем поезд № 502. В результате налета погибли 40 военнослужащих, один гражданский человек и 67 военнослужащих получили ранения. Были разрушены один товарный вагон, один ледник, казарма службы пути, будка. Повреждены: десятиметровый железнодорожный мост, 5 цистерн с горючим, 14 товарных вагонов, 5 ледников и 2 паровоза. В тот период система постов ВНОС на этом участке практически не обеспечивала своевременного обнаружения вражеских самолетов для перехвата истребителями. Всего, по данным противника, в течение дня вылетали 17 бомбардировщиков, очевидно, на кандалакшском и кестеньгском направлениях, так как на мурманском направлении была нелетная погода.

По данным Э. Момбека, несколько «Мессершмиттов-110» около 13:00 бомбили и обстреливали станцию Княжая. Вылет был с аэродрома Рованиemi с промежуточной посадкой на ледовом аэродроме Кестеньга. Отсюда же «Мессершмитты-110» действовали на участке железной дороги между станциями Боярская и Чупа, об этом говорят наши данные. 21 января в течение короткого зимнего дня 145-й ИАП выполнил 31 самолето-вылет. Некоторые летчики за день выполнили по 6 вылетов по тревоге, но встреча с вражескими самолетами произошла только один раз – в районе станции Боярская. Здесь звено ЛаГГ-3 обнаружило и атаковало тройку «Мессершмиттов-110». В одной из атак ведущему старшему лейтенанту Кутахову в хвост зашел Ме-110, но на месте оказался старший лейтенант Бочков, который выбил противника из-под хвоста ЛаГГ-3 ведущего. После этого «Мессершмитты-110» безрезультатно преследовались ЛаГГами до линии фронта. В оперсводке отмечено, что «Мессершмитты-110» уклонились от боя. Наши летчики о сбитых самолетах противника не заявили, так же, как и немецкие пилоты.

23 января 1942 г.

23 января в 09:30, по данным разведывательной сводки ВВС 14-й армии, два Ме-110 с бреющего полета сбросили две бомбы малого калибра и произвели обстрел с трех заходов станции Ковда. В боевом донесении немецкого 5-го воздушного флота отмечено, что в этот день (время не указано) «Мессершмитты-110» сбросили четыре 250-кг бомбы SC250 по станциям Ковда и Энгозеро безрезультатно, а также обстреляли и подожгли здание на станции Ковда. В действительности в результате этого налета на станцию Ковда была повреждена только проводная связь, люди не пострадали.

Второй налет, по данным разведывательных сводок ВВС Карельского фронта и 14-й армии, был на станцию Полярный Круг в 14:25: с высоты 1000 метров 7 самолетов сбросили 16 авиабомб, повреждения получила опять же только проводная связь.

Второй налет на станцию Полярный Круг состоялся через час: несколько «Юнкерсов-87» сбросили не менее 16 авиабомб. Экипажи Ю-87 доложили, что уничтожили 10 товарных вагонов и 9 повредили, разрушили дом и барак. По нашим данным, в результате этого налета были разрушены три пустых вагона, железнодорожный путь, сгорели два жилых барака, люди не пострадали.

С аэродрома Белое Море для прикрытия участка железной дороги Жемчужная – Ковда в 14:20 вылетали 3 «Харрикейна» 760-го ИАП, но встреча с самолетами противника не состоялась, так как бомбардировочные удары наносились значительно южнее, по станции Полярный Круг.

Для прикрытия участка железной дороги Полярный Круг – Амбарная с аэродрома Лоухи вылетали 7 ЛаГГ-3 145-го ИАП, летчики Кутахов, Шевченко, Кузьмин, Коваленко, Бочков, Любушкин и Фомченков, время взлета и посадки в документах не указано. Шестерка ЛаГГ-3 обнаружила пару «Мессершмиттов-110» южнее станции Боярская и провела с ней воздушный бой, заявив об одном сбитом Ме-110. Это были «Мессершмитты-110», которые, по данным Э. Момбека, взлетели с аэродрома Кестеньга на бомбардировку и штурмовку станции Сиг. Вернувшись к станции Боярская, наши летчики обнаружили еще одну пару Ме-110, с которыми также провели воздушный бой до озера Топозеро. Как отмечено в разведывательных сводках ВВС Карельского фронта и ВВС 14-й армии, один из «Мессершмиттов-110», пытавшийся бомбардировать станцию Боярская, был атакован нашими истребителями, после чего сбросил бомбы в лес и ушел в западном направлении, маскируясь облачностью. По докладам летчиков ЛаГГ-3, им были засчитаны два сбитых Ме-110 в районе озера Кереть и озера Топозеро, но это не подтверждается данными противника. Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота «Мессершмитты-110» в районе станции Боярская (время также не указано) провели безрезультатный воздушный бой с пятью истребителями И-18 и «Харрикейнами», потерь при этом не было. Несмотря на то, что не удалось сбить «Мессершмитты-110», которым помогла облачность, нашим летчикам удалось отразить налет Ме-110 на район станции Боярская, так как здесь никаких повреждений отмечено не было.

24 января 1942 г.

«Мессершмитты-110» в эти дни систематически действовали самостоятельно и под прикрытием одномоторных истребителей Ме-109 на участке ответственности 145-го ИАП. Посты ВНОС доложили о пересечении линии фронта группой самолетов противника. Сразу по тревоге были подняты 6 ЛаГГ-3 145-го ИАП, ведущим был командир эскадрильи капитан Новожилов, ведомыми – старшие лейтенанты Кузьмин, Любушкин, Коваленко, Никитин и младший лейтенант Фомченков. Пройдя на юго-восток от станции Лоухи около 70 километров, летчики обнаружили на высоте 700–800 метров 4 Ме-110 в районе разъезда Ундукса. По данным противника, «Мессершмитты-110» здесь сбросили бомбы на железнодорожные пути и обстреляли здание. У наших истребителей было значительное превышение, так как они шли на высоте 2500–2700 метров. Командир эскадрильи капитан Новожилов повел четверку ЛаГГ-3 в атаку на «сто десятых», а пара ЛаГГов Любушкина и Коваленко осталась немного в стороне для прикрытия ударной группы. То есть в данном вылете нашими летчиками использовалась классическая схема деления истребителей на ударную и прикрывающую группы, причем в составе пар. Двухмоторные Ме-110 поспешили освободиться от груза и сбросили бомбы бесприцельно на железнодорожное полотно в районе разъезда Ундукса, после чего стали отходить со снижением в сторону, где находилась группа прикрытия, по нашим данным, в составе 7 Ме-109. Выходя из первой атаки, ЛаГГи были атакованы Ме-109Е, а после разворота и набора высоты в бой включились и Ме-110. Согласно донесению немецкого 5-го Воздушного флота, в бою участвовали 3 Ме-109 и 2 Ме-110. Шестерке ЛаГГ-3 пришлось сражаться с пятеркой «Мессершмиттов»-109 и 110, отходя на север, к своему аэродрому. Немцы активно вели воздушный бой, при этом лобовые атаки не принимали, а старались набрать высоту и атаковать сверху, причем и Ме-109Е, и Ме-110. Бой начался около 15:00 и выдался очень тяжелым. После первых атак наших истребителей в последующие 30 минут им пришлось вести оборонительный воздушный бой. Нашим летчикам было засчитано 4 сбитых Ме-109, которые, по докладам, уходили с дымом на свою территорию. Позже посты ВНОС подтвердили сбитые «Мессершмитты-109», но в данном случае можно с уверенностью сказать, что наземные наблюдатели видели падение наших ЛаГГ-3, а не Ме-109, так как ни в боевом донесении 5-го Воздушного флота, ни в отчетности генерал-квартирмейстерства люфтваффе не отмечены потери после этого воздушного боя. Есть лишь сведения об одном Bf-109Е № 6259, который получил сильные повреждения в размере 45 % при взлете с аэродрома Кестеньга, но эта потеря была небоевой еще при взлете. Наши потери в этом воздушном бою составили три ЛаГГ-3 – № 31211280, № 31211538 и № 31211515, летчики которых, старшие лейтенанты Любушкин, Кузьмин и Коваленко, погибли. Любушкин и Коваленко так и не были найдены в ходе поисковых полетов. Согласно донесению 5-го Воздушного флота после этого воздушного боя немецким пилотам засчитали 4 сбитых истребителя И-18. По данным Э. Момбека, в этот день лейтенанту Эрлеру из 4-го отряда (Ме-109) засчитали сбитый в 14:20 1 «Харрикейн», а фельдфебелю Вайссенбергеру (Ме-110) засчитали сбитые в 14:35 1 И-18 и в 14:40 1 «Харрикейн». Эффективные атаки тяжелых «Мессершмиттов-110» в этом воздушном бою были обеспечены действиями легких истребителей Bf-109Е-7, и эта тактика уже неоднократно себя оправдала. При этом фельдфебель Вайссенбергер сбил оба самолета атаками сзади-сверху, это были его вторая и третья воздушные победы. Здесь стоит также отметить, что после нескольких воздушных боев, проведенных летчиками 145-го ИАП на истребителях ЛаГГ-3 против «Мессершмиттов-110» 18, 19, 21, 23 и 24 января, о летных качествах этого тяжелого двухмоторного истребителя противника у наших летчиков сложилось высокое мнение, которое высказывалось на конференции по обмену боевым опытом с летным составом, проведенной 17 февраля 1942 года, вот пара отзывов: *«Ме-110 по вертикали уходит вверх от ЛаГГ-3»; «Такому маневрен-*

ному самолету противника, как Me-110». Очевидно, что Me-110 в воздушных боях демонстрировали хорошую динамическую скороподъемность во время пикирования и последующего ухода на горку. Хорошая маневренность на виражах истребителя Me-110 отмечалась и в других наших документах за счет «дресселирования» внутреннего мотора, то есть уборки газа, во время выполнения виража. Насчет скоростных данных летчики ЛаГГ-3 отмечали, что их истребитель догоняет «Мессершмитт-110». Необходимо отметить, что относительно хорошие летные данные «Мессершмиттов-110» (особенно в отношении наших устаревших истребителей) позволили немцам его активно применять совместно с легкими Me-109 на Севере в качестве истребителей до середины 1942 года.



Капитан Крупский

Таким образом, 24 января группа ЛаГГ-3 145-го ИАП понесла тяжелое поражение в воздушном бою, после которого в политдонесении 145-го ИАП было отмечено следующее: *«Летчики проявили мужество и героизм. С начала и до конца ни один из них из боя не вышел. Намерение бомбардировать дорогу сорвано. Отличной оказалась взаимовыручка в бою... имеет место некоторая подавленность. Летчики сравнивают наше положение с положением в Алакуртти (имеются в виду события июля – августа 1941 года. – Прим. автора)»*. Несмотря на понесенные потери, летчики 145-го ИАП продолжали вести активную боевую работу, как это было и

раньше. На аэродроме Лоухи к 1 февраля осталось не более 8 ЛаГГ-3 (так как из полученных в декабре 12 ЛаГГ-3 были сбиты 4), поэтому политдонесения отмечали необходимость срочного подкрепления, поскольку 145-й ИАП с аэродрома Лоухи прикрывал более 100 километров железной дороги от станции Ковда до станции Амбарная. Значительного подкрепления пока не ожидалось, хотя командование ВВС Карельского фронта управляло работой всей авиации, как ВВС 14-й армии, так и ВВС Северного флота. В Мурманске в этот период разгружалось 9 транспортов конвоев PQ-7 и PQ-8, еще восемь транспортов ждало разгрузки, кроме того, на рейде находилось много английских и советских боевых кораблей. По этим причинам командование ВВС 14-й армии не могло одновременно снять значительное число истребителей с мурманского направления и перебросить их на кандалакшское и кестеньгское направления. Поэтому подкрепление отправлялось частями по мере поступления в ВВС 14-й армии новой материальной части и подготовки летных экипажей.

На кандалакшском направлении с аэродромов Белое Море и Африканда действовали И-16 145-го ИАП и «Харрикейны» 760-го ИАП. Причем авиаполки тесно взаимодействовали между собой: пары И-16 поднимались раньше и прикрывали взлет и посадку «Харрикейнов». Летчики 760-го ИАП 24 января также провели один воздушный бой. Сначала в 11:30 (по другим данным – в 12:30) 4 Ю-87 и 2 Ме-109Е отбомбились по железнодорожному мосту через реку Большая Ковда в районе станции Ковда с высоты 2500 метров. Мост не пострадал, люди тоже. Повреждены были только одно звено железнодорожного пути и проводная связь.

Через четыре часа немцы предприняли вторую попытку разрушить этот же мост. Целью этих налетов было надолго прервать железнодорожное сообщение. В 15:18 по тревоге были подняты три «Харрикейна» 760-го ИАП дежурного звена. Ведущим был комиссар эскадрильи старший лейтенант Жгун, ведомым у него шел старшина Вавилов, командир звена старший лейтенант Крупский шел сзади и прикрывал с хвоста идущую впереди пару «Харрикейнов». Группа в составе 6 Ю-87 подошла к цели в 15:25 на низкой высоте 500 метров с расчетом сбросить бомбы по мосту наверняка с минимальной высоты. Выше их на высоте 800–900 метров шли истребители прикрытия 3 Ме-109Е. Ведущий «Харрикейнов» старший лейтенант Жгун, зная о том, что «Мессершмитты» находятся выше, повел группу на малой высоте, используя рельеф местности. Наши истребители прибыли вовремя, когда «Юнкерсы» заходили на цель. Первая атака по бомбардировщикам была внезапной, и «Харрикейны» вынудили противника сбросить бомбы в основном в воду, не долетая до железнодорожного моста. Повреждения получили лишь одно звено железнодорожного пути и проводная связь, люди не пострадали. Наши летчики выполнили вторую атаку по бомбардировщикам, которые стали уходить со снижением на запад. После второй атаки старший лейтенант Жгун заявил об одном сбитом Ю-87. В ходе второй атаки в бой включились истребители сопровождения 3 Ме-109Е, которые атаковали сверху. Дальше преследовать «лаптежников» наши истребители не могли, так как оказались связанными боем с «Мессершмиттами». Воздушный бой завязался на низкой высоте, около 200 метров. Старшина Вавилов атаковал «лаптежника» и не заметил, как ему в хвост зашел «Мессершмитт-109». Не имея обзора назад, летчик понял, что его атакуют, когда увидел справа от себя трассу огня. Немецкий летчик открыл огонь не слишком точно и смог сделать лишь три пулевые пробоины в хвостовом оперении. Старшина Вавилов резко скользнул влево и встал в вираж. В этот момент старший лейтенант Жгун пришел на помощь и с пикирования атаковал немца, который сразу же ушел вниз. После этого один Ме-109Е зашел в хвост «Харрикейну» старшего лейтенанта Жгуна, нанес ему 8 пулеметно-пушечных пробоин. На помощь пришел старший лейтенант Крупский, который выбил противника из-под хвоста «Харрикейна» Жгуна. После этого старший лейтенант Крупский сам был атакован сзади другим «Мессершмиттом». Крупский ушел переворотом вниз, но вскоре один из «Мессершмиттов» атаковал сзади и вывел из строя мотор «Харрикейна» попаданием снаряда 20-мм пушки. Очевидно, это была атака лейтенанта Эрлера из 4-го отряда, которому, по данным Э. Момбека,

в 16:45 засчитали сбитый МиГ-3. В результате мотор «Харрикейна» остановился – и летчик совершил вынужденную посадку на лед реки в районе Ковды. Поврежденный «Харрикейн» пробил тонкий лед и погрузился в воду, но его достаточно быстро извлекли из воды, и вскоре самолет был вывезен и отправлен в ремонт. Летчик старший лейтенант Крупский не пострадал. Старшина Вавилов тем временем набрал высоту боевым разворотом и заметил три Ю-87, уходящих на запад на малой высоте. Над ними шел один истребитель, которого старшина с большого расстояния принял за наш «Харрикейн». Вавилов стал преследовать противника. Летчик описал дальнейший воздушный бой следующим образом: *«При виде меня истребитель пошел на меня в лоб, и на расстоянии 400 метров я узнал Me-109 (потому что у него не было под фюзеляжем радиатора), и на 250 метрах я открыл огонь, и когда оставалось 75 метров, он резко отвалил вправо. После этого я сделал полупереворот и встал в вираж с Me-109... После двух виражей он резким скольжением ушел вниз за сопку и бреющим ушел на запад»*. Два «Харрикейна» старшего лейтенанта Жгуна и старшины Вавилова нормально сели на своем аэродроме. В результате напряженного воздушного боя нашим летчикам были засчитаны два сбитых самолета: старшему лейтенанту Жгуну – 1 Ю-87; старшему лейтенанту Крупскому – 1 Me-109. Списки немецких потерь не подтверждают эти заявки на победы. Все наши «Харрикейны» имели только пулеметное вооружение винтовочного калибра и не обладали необходимой мощностью огня. И все же в этом первом воздушном бою нового, 760-го ИАП опытные летчики, воевавшие в 1941 году в составе 147-го ИАП, смогли выполнить важнейшую боевую задачу по отражению вражеского налета на стратегически важный мост. Воздушный бой наши летчики провели агрессивно и оказали друг другу хорошую взаимопомощь. В дальнейшем летчики 760-го ИАП будут весьма активно участвовать в воздушных боях, а старший лейтенант Крупский еще не раз проявит себя как отличный воздушный боец, впоследствии летчику будет присвоено звание Героя Советского Союза.

24 января на аэродром Африканда прибыли 8 СБ 137-го Краснознаменного ближнебомбардировочного авиационного полка (137-го КББП) для ночных бомбардировок железнодорожных станций и аэродромов противника. Ночью 24 января в период 18:20–22:45 по войскам противника в районе Вуориярви на кандалакшском направлении отбомбились 3 Р-5 668-го НБАП.

25–30 января 1942 г.

25 января авиация противника действовала на кандалакшском направлении. В 12:50 по городу Кандалакша отбомбились 4 или 5 бомбардировщиков с высоты 3000 метров, целью был вокзал, но сброс 17 авиабомб был вне черты города, без разрушений и жертв. Причина сброса бомб вне цели указана в разведывательной сводке ВВС 14-й армии: вследствие встречи противника нашими истребителями. Вероятно, это были «Харрикейны» 760-го ИАП, которые вылетали на прикрытие железной дороги на участке станций Имандра – Белое Море, но встречи с самолетами противника они не имели. В 14:35 шесть самолетов противника сбросили бомбы в районе 58 километра дороги, ведущей к линии фронта, а также обстреляли бортовым оружием участок обороны 715-го стрелкового полка, при этом потерь личного состава не было.

26 января в 11:30 два самолета противника обстреляли поселок Ковда, а в 13:00 самолет противника сбросил три бомбы по станции Питкуль (севернее Кандалакши) практически безрезультатно, так как была повреждена только линия связи, два человека были ранены. По данным противника, в этот день действовали только 3 бомбардировщика поодиночке. В течение дня на прикрытие железной дороги на участке Кандалакша – Ковда с аэродрома Белое Море вылетали 7 «Харрикейнов» 760-го ИАП и 2 И-16 145-го ИАП, но встреч с самолетами противника у них не было.

28 января, по данным противника, два бомбардировщика сбросили бомбы (2 SC500, 4 SC250 и 10 SD50) в районе станции Кемь, с нашей стороны подробности этого налета не обнаружены.

Ночью 29 января в период 04:00–04:30 по железнодорожной станции и аэродрому Алакуртти, а также населенному пункту Кайрала отбомбились 3 СБ 137-го КББП и 2 Р-5 668-го НБАП, при этом было сброшено 18 ФАБ-100, 6 ЗАБ-50, 4 ФАБ-50, 4 АО-15 и 4 АО-10.

30 января в 12:55 в районе аэродрома Лоухи появились три самолета противника на высоте 4000 метров, которых приняли за «Мессершмиты-110». Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота в этом налете участвовали три «Юнкерса-88». На отражение налета вылетели 4 ЛаГГ-3, при этом в оперативной сводке ВВС 14-й армии отмечено, что самолеты противника к аэродрому не были допущены и в воздушном бою был сбит один Ме-110, но в журнале учета сбитых самолетов 19-го ГИАП эту заявку на сбитый самолет не записали. Вражеские самолеты поспешно сбросили бомбы в 3–5 километрах от аэродрома в лес. Один Ме-110, по докладу поста ВНОС, был подбит зенитками и истребителями, после чего якобы упал на нашей территории. Данные противника не подтверждают эту заявку на сбитый самолет. В 13:22 три Ю-88 сбросили бомбы в лес в 8 километрах южнее озера Нямозеро, повреждений не было.

30 января в районе Магере в точке с координатами Ш=71°06' Д=25°00' на mine подорвался и затонул норвежский каботажный транспорт «Инге» (327 брт), при этом погибли 16 человек. Мины были выставлены подводной лодкой К-3 23 ноября 1941 года.

Тем временем на аэродромах Мурмаши и Шонгуй шла усиленная подготовка молодого летного состава 145-го, 147-го и 760-го ИАП. Кроме того, в составе ВВС 14-й армии был сформирован новый, 768-й ИАП, который 24 января начал учебно-тренировочные полеты на учебном самолете УТИ4. Летная подготовка поступавшего молодого пополнения была явно недостаточной, некоторых летчиков брали из запаса, имевших налет в аэроклубах, даже миную

военные летные школы. Как известно, до начала войны большое число молодых людей с увлечением летали в аэроклубах, это явилось резервом для пополнения летного состава в первый год войны. Ситуация потребовала на базе боевых авиаполков усиленно готовить молодой летный состав прямо у линии фронта, после чего подготовленные летчики перелетали к месту ведения боевых действий. Так, 25 января 3 «Харрикейна» 760-го ИАП с подготовленными летчиками перебазировались с аэродрома Шонгуй на аэродром Африканда. Стоит отметить, что летчики 147-го ИАП, отлично освоив американский истребитель Р-40 «Томагавк», уже приступили к ночным учебно-тренировочным полетам, так, 29 января они выполнили 29 ночных полетов. Как отмечалось в отчете штаба ВВС 14-й армии, *«практика показала, что в период войны формирование новых частей из необученного летного состава на передовых аэродромах крайне затруднено и действующим частям непосильно. Это приводит к увеличению сроков подготовки, небоевым потерям и т. д. Необходимо создать запасные полки в тылу для переучивания молодого летного и технического состава на новую материальную часть («Харрикейн», «Томагавк», «Аэрокобра»), после чего обученным личным составом укомплектовывать боевые полки»* (ЦАМО, ф. 363, оп. 6268, д. 14). Необходимо отметить, что именно такая система подготовки летного состава и была принята в ВВС РККА.

Февраль 1942 г.



Начало февраля отличалось очень плохими погодными условиями, что способствовало ряду тяжелых аварий и катастроф с обеих сторон. 1 февраля при возвращении с прикрытия наземных войск потерпел аварию в районе Зимней Мотовки «Томагавк» № 295 старшего лейтенанта Концевого из 147-го ИАП, через день его тяжелораненого доставили в госпиталь. В этот же день в ходе воздушной разведки вдоль мурманского побережья пропал без вести He-111H-6 № 4251 из 1-й группы (I/KG26) вместе с экипажем, с нашей стороны нет никаких заявок на сбитые или подбитые самолеты, очевидно, что причиной этой потери была плохая погода. На следующий день, 2 февраля, в плохих метеоусловиях три Me-110E 6-го отряда (6.(Z)/JG5) потеряли ориентировку в районе Кестеньги – и при вынужденных посадках два самолета разбились, а третий получил 10 % повреждений, при этом погиб пилот, командир отряда обер-лейтенант Брандис, имевший на своем боевом счету 14 сбитых самолетов. Еще один пилот, лейтенант Кирхмайер, а также радист фельдфебель Баус получили ранения. 3 февраля при взлете разбился «Харрикейн» № Z3326 147-го ИАП, летчик старшина Волков получил ранение. 5 февраля в 15:20 при взлете с аэродрома Ваенга потерпел катастрофу И-16 № 24П21Ж19 2-го ГКАП, летчик – сержант Моисеев погиб. 6 февраля в 09:33 при взлете с аэродрома Арктика у самолета И-153 197-го ИАП на высоте 500 метров заклинил мотор, сержант Шумейко произвел посадку на лес, получив ранение, самолет при этом сгорел.

С 1 февраля на мурманском направлении впервые появились И-153 197-го ИАП, которые начали действовать с аэродромов Арктика и Мончегорск. До этого времени 197-й ИАП сражался на Ленинградском фронте и в районе Петрозаводска, через некоторое время полк начнет переучивание на «Харрикейны».

На аэродроме Лоухи все ожидали подкрепления, которое прибыло в начале февраля. С 1 по 6 февраля сюда перелетели 8 истребителей: 3 «Харрикейна» нового, 768-го ИАП, 1 ЛаГГ-3 и 4 И-16 145-го ИАП.

Нужно отметить, что зимой 1942 года в Заполярье боевые действия не были интенсивными, зимние месяцы наше командование максимально использовало для усиления истребительной авиации в преддверии предстоящих воздушных сражений.

В немецком 5-м Воздушном флоте в январе 1942 года произошли организационные изменения, имевшие целью улучшение управления авиацией. Группа пикирующих бомбардировщиков IV.(St)/LG1 вышла из подчинения эскадры LG1 и была преобразована в новую группу I/StG5. Отряды истребителей 13./JG77, 14./JG77, 1.(Z)/JG77 образовали новую, 2-ю группу (II/JG5) новой 5-й истребительной эскадры и стали именоваться отрядами 4./JG5, 5./JG5 и 6.(Z)/JG5 соответственно.

1 февраля 1942 г.

1 февраля противник совершил несколько налетов южнее Кандалакши. В 13:14, по нашим данным, по городу Кемь отбомбились три «Хейнкеля-111» (в действительности это были «Юнкерсы-88»), при этом никаких повреждений и жертв не было. В 14:25 два «Мессершмитта-110» сбросили 4 бомбы SC250 в районе станции Полярный Круг, бомбы упали в 100 метрах от железной дороги, которая повреждений не получила. Здесь также отбомбился одиночный «Хейнкель-111», в результате была повреждена проводная связь. В 14:45 в районе 34-го километра дороги на кестеньгском направлении отбомбились 5 Ю-87 в сопровождении 5 Ме-109, было сброшено 20 авиабомб (5 SC500 и 15 SC50), о повреждениях ничего не известно. В течение дня с аэродрома Лоухи несколько раз вылетали ЛаГГ-3 145-го ИАП, но встречи с самолетами противника у них не было.

На мурманском направлении в период 11:35–12:40 пара Р-40 147-го ИАП выполнила разведку тылов противника до района Сальмиярви – Наутси. Летчики попутно обстреляли автомашины и после посадки доложили, что подожгли шесть машин. По данным противника, в 12:30 южнее Сальмиярви в результате обстрела с низкой высоты парой наших самолетов двух автомашин были ранены три солдата 6-й ГЕД.

Ночью ВВС Северного флота и 14-й армии совершили наибольшее количество самолето-вылетов за зимний период – 44. В период 19:02 1 февраля – 05:49 2 февраля по войскам противника в районе Большой Западной Лицы отбомбились 4 СБ 2-го ГКАП, 17 МБР-2 и 5 Че-2 118-го МРАП. В период 19:20–21:40 по автотранспорту противника в районе Титовка – Западная Лица и землянкам отбомбились 4 У-2 14-й ОАЭС. В 21:15 один И-153 2-го ГКАП сбросил бомбы, обстрелял эрсами, пулеметным огнем автомашины и зенитные точки противника. С позиций пехотинцев 10-й ГСД наблюдали, как наши самолеты с 19:00 бомбили войска противника в тылу и на линии фронта. По порту и городу Киркенес в период 19:22–20:15 отбомбились 3 СБ и 1 ДБ-3Ф 2-го ГКАП. По порту Лиинахамари в период 22:23–04:47 отбомбились 8 СБ и 1 ДБ-3Ф 2-го ГКАП. Со стороны противника имеются сведения только о некотором материальном ущербе в районе Лиинахамари, размеры которого не уточняются.

3–5 февраля 1942 г.

3 февраля погода оставалась плохой. Со стороны противника отмечена атака трех Ме-109Е по нашему автотранспорту в районе линии фронта, пилоты которых доложили о том, что подожгли десять грузовых автомобилей и пять сильно повредили. Эта атака была в 14:00 по батальону и минометному дивизиону 72-й стрелковой бригады, которые двигались к линии фронта. В оперативной сводке 14-й армии не отмечены потери бригады от этого налета, но потери за день составили 5 человек раненых, две убитые лошади и две раненные, вероятно, эти потери были в результате авианалета, так как бригада в эти дни перемещалась от мыса Мишуков к линии фронта.

Ночью с 3 на 4 февраля самолеты ВВС Северного флота снова активно бомбили объекты противника. В период 18:04–05:27 по войскам противника в районе Большой Западной Лицы отбомбились 1 СБ 2-го ГКАП, 18 МБР-2 и 3 Че-2 118-го МРАП. В боевом донесении 5-го Воздушного флота противника отмечено, что в районе Западной Лицы отбомбились несколько наших самолетов, повреждений при этом не было. По нашим данным, по порту и электростанции Киркенеса в период 02:05–02:29 отбомбились 3 СБ и 2 ДБ-3Ф 2-го ГКАП. По порту Лиинахамари в период 18:58–02:19 отбомбились 4 СБ 2-го ГКАП. Противник отметил сильный авианалет на Киркенес, вызвавший пожар, который был ликвидирован, в результате сгорел склад санитарного имущества в Киркенесе, погибли 8 человек, было много раненых. Две бомбы упали возле рудодробильного завода, но не причинили ему вреда. В Лиинахамари одна бомба попала в причал, который не использовался, а склады получили осколочные пробоины.

Днем 4 февраля в период 09:18–10:48 пара Р-40 147-го ИАП снова выполнила разведку тылов противника до района Ивало. Летчики попутно обстреляли автомашины и после посадки доложили, что подожгли две машины. Противник об этом случае дает следующие данные: в районе Ивало в результате налета на лагерь пары наших самолетов, принятых за И-16, был убит один солдат и двое ранены.

С улучшением погоды активизировались боевые действия и на кандалакшском направлении. Ночью 4 февраля в период 03:30–06:30 по аэродрому Алакуртти с высоты 1200 метров отбомбились 3 СБ 137-го КББП. Сбросив 18 ФАБ-100 и 6 ЗАБ-50, летчики наблюдали три очага пожара. Согласно донесению 5-го ВФ бомбы упали в районе станции Алакуртти, где имелся незначительный материальный ущерб, но какой – не уточняется. В период 04:00–07:25 по посадочной площадке на озере Кутуярви (северо-восточнее Алакуртти) отбомбились 3 Р-5 668-го НБАП, экипажи доложили о возникновении большого пожара. В районе цели вела огонь зенитная артиллерия.

Днем в 11:45–11:55 группа в составе 7 Ю-87 и 3 Ме-109 отбомбилась с пикирования с высоты 1400 до 600 метров по железнодорожному перегону в 7 километрах севернее станции Ковда. «Штуки», встав в круг, произвели бомбометание одиночными самолетами, каждый из которых сделал по 4 захода. Бомбардировка длилась 14 минут, наземные наблюдатели насчитали 25 авиабомб, три из них не разорвались. В результате налета были повреждены 6 звеньев железнодорожного пути, люди не пострадали. Наши истребители из-за позднего оповещения были подняты с опозданием. В 11:50 в район бомбардировки были направлены 7 «Харрикейнов» 760-го ИАП с аэродрома Белое Море, которые противника уже не застали.

5 февраля успеха добилась подводная лодка Щ-421 под командованием капитана 3-го ранга Лунина. В 14:02 в Порсангер-фьорде был атакован конвой противника в составе 2 транспортов и 3 сторожевых кораблей охранения, идущий на восток. С малой дистанции 3–4 кабельтовых был сделан залп из трех торпед, в результате одного попадания был потоплен транспорт «Консул Шульте» (2975 брт) с грузом, два члена экипажа погибли, еще два получили тяжелые

ранения. Атака была весьма смелая, так как сторожевые корабли находились рядом, которые после атаки сбросили на подводную лодку 20 глубинных бомб, причинивших ей повреждения. Щ -421 вернулась на базу 8 февраля, где прошла ремонт.

6 февраля 1942 г.

6 февраля состоялись очередные налеты на Кировскую железную дорогу. В 13:17–13:23 по станции Кемь отбомбились три 3 Хе-111, при этом имелись жертвы.

В 15:12 над пунктом Нямецера на кандалакшском направлении была замечена группа самолетов противника Ю-87 и Ме-109. По тревоге были подняты 6 «Харрикейнов» 760-го ИАП, которые при подходе к станции Княжая в 15:20 на высоте 2500 метров встретили 4 Ю-87 и 3 Ме-109. Заметив на расстоянии около трех километров идущих на перехват «Харрикейнов», «Юнкерсы» сбросили 11 бомб с одного захода в лес в районе разъезда Гангос, не долетая до станции, после чего со снижением ушли на запад. Повреждения получила проводная связь, люди не пострадали. Этот вражеский налет удалось отразить благодаря своевременному обнаружению самолетов противника и точному наведению истребителей.

В 17:00 три бомбардировщика противника отбомбились по баракам в районе озера Толванд, при этом немецкие экипажи доложили о разрушении трех бараков, но, по данным оперсводки 14-й армии, никаких повреждений и потерь не было.

7 февраля 1942 г.

Для оказания противодействия авиации противника командование ВВС Карельского фронта значительно увеличило ночные бомбардировки аэродрома Алакертти. 7 февраля в период 01:30–06:00 по аэродрому Алакертти отбомбились 13 бомбардировщиков (8 СБ 137-го КББП и 5 Р-5 668-го НБАП), сбросивших 104 авиабомбы ФАБ-100, ФАБ-32, ЗАБ-50, АО-15. Экипажи доложили о возникновении на аэродроме нескольких очагов пожара. В ходе налета один Р-5 № 5883 потерял ориентировку и произвел посадку в 150 километрах восточнее Ловозера, летчик вернулся, а штурман капитан Тихонов погиб.

В 09:36 разведку результатов ночных бомбардировок и разведку железнодорожной станции Алакертти выполнили 5 «Харрикейнов» 760-го ИАП, пилоты которых доложили, что на аэродроме в результате ночной бомбардировки уничтожено 4 самолета и поврежден на летном поле один Ю-52, а на соседней станции разрушены железнодорожные пути, в самом населенном пункте Алакертти сгорели 5 домов. Данные противника не подтверждают эти заявки на уничтоженные самолеты, согласно донесению 5-го воздушного флота, никаких повреждений не было. Пятерка «Харрикейнов» 760-го ИАП, производившая разведку Алакертти, встретила 6 Ме-109Е, ведущим которых, по данным Э. Момбека, был лейтенант Хаммель. Немецкие пилоты доложили, что провели безрезультатный воздушный бой с шестью «Харрикейнами». С нашей стороны столкновение выглядело следующим образом: пять «Харрикейнов» произвели лобовую атаку по «Мессершмиттам», которые боя не приняли, развернулись и ушли на запад.

Днем противник совершил два налета на станцию Княжая. Согласно разведывательной сводке ВВС 14-й армии в период 12:33–12:50 группа в составе 6 Ю-87 и 4 Ме-109 прошла по маршруту озеро Сенное – станция Княжая – станция Ковда и в 12:50 с высоты 3000 метров отбомбилась по станции Ковда, *«повреждений нет ввиду противодействия наших истребителей»*. На перехват вражеских самолетов в районе станции Ковда вылетели 5 (по другим данным – 7) «Харрикейнов» 760-го ИАП. Время вылета этой группы истребителей в оперсводке ВВС 14-й армии и журнале боевых действий 760-го ИАП не указаны, однако исходя из описаний о противодействии наших истребителей и обнаруженной группы вражеских самолетов (6 Ю-87 и 4–6 Ме-109Е) следует, что вылет был именно на отражение этого налета. Группа «Харрикейнов» прошла по маршруту в поисках вражеских самолетов, и уже на обратном пути в районе станции Княжая старший лейтенант Крупский заметил 6 Ю-87 и 6 Ме-109 (по другим данным – 4 Ме-109, что более вероятно). В журнале боевых действий 760-го ИАП записано следующее: *«7 «Харрикейнов» (2 АЭ) на перехват в район станции Ковда. В районе цели прикрывающий хвост Крупский заметил на высоте 1000 метров 4 Ме-109 и врезался в их строй и на виражах вышел из боя, так как остальная группа не видела. Крупский сел на аэродром»*. В оперативной сводке ВВС 14-й армии отмечено следующее: *«5 «Харрикейнов» вылетали по тревоге на перехват в район станции Ковда. На обратном маршруте в районе станции Княжая левый ведомый пятерки старший лейтенант Крупский заметил и атаковал 6 Ю-87 и 6 Ме-109, нарушил их боевой порядок и в течение 10 минут вел воздушный бой с 6 Ме-109. Бомбардировщики противника сбросили бомбы в лес и ушли на запад»*. Истребители противника в своем донесении в течение дня отметили неоднократные соприкосновения с нашими истребителями без потерь и заявок на сбитые самолеты.

В 15:27, то есть за 8 минут до следующего авианалета, в районе Кандалакши были обнаружены 5 Ю-87 и 6 Ме-109, которые в 15:35 с высоты 2000 метров отбомбились по станции Княжая. Об отражении этого налета с нашей стороны ничего не известно. Боевое донесение немецкого 5-го Воздушного флота отметило, что в ходе двух бомбардировочных налетов на станцию Княжая были уничтожены примерно 15 вагонов и 15 повреждены близкими разрывами, частично разрушено здание вокзала, разрушены 1 склад и железнодорожный путь. В

действительности же в результате бомбардировок станции Княжая в этот день были разрушены три вагона, два сарая и два железнодорожных пути.

На кестеньгском направлении с аэродрома Лоухи на перехват самолетов противника в районе линии фронта вылетели 3 ЛаГГ-3 145-го ИАП и 3 «Харрикейна» нового, 768-го ИАП (время вылета неизвестно). Вскоре летчики заметили пару истребителей противника, идентифицированных как Ме-115, очевидно, это были Вf-109Е, которые действовали на Севере до появления в мае 1942 года Вf-109F. Капитан Бочков оказался впереди группы и смог произвести залп из четырех РС-82 на встречном курсе. «Мессеры» не стали ввязываться в бой с превосходящим в численности противником и, выполнив переворот, с пикированием ушли на запад.

8 февраля 1942 г.

8 февраля, по данным противника, действовали только три Ю-88 из 1-й группы 30-й бомбардировочной эскадры, которые, по нашим данным, в период 14:10–14:44 отбомбились в районах станций Пояконда и Ковда. Один из бомбардировщиков (принятый наземными наблюдателями за «Мессершмитт-110») в 14:35 сделал четыре захода с планирования с высоты 600 метров на станцию Ковда, сбрасывая бомбы разных калибров. Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота три «Юнкерса-88» сбросили бомбы по железнодорожному пути в районе станции Ковда (в 38 километрах севернее станции Полярный Круг) и вскоре были атакованы нашими истребителями (по докладу экипажей – 6 И-18). По нашим данным, в результате всех бомбардировок «Юнкерсов-88» были лишь небольшие повреждения на станции Ковда, люди не пострадали. На перехват самолетов противника в район станции Ковда с аэродрома Белое Море вылетели три «Харрикейна» 760-го ИАП, которые противника не встретили. Южнее, с аэродрома Лоухи, в 14:00 на перехват самолетов противника в районе станций Чупа и Полярный Круг вылетели 2 ЛаГГ-3 145-го ИАП, летчики капитан Кутахов и капитан Бочков, а также 2 «Харрикейна» 768-го ИАП, старшие лейтенанты Карпенко и Ткаченко. Не обнаружив противника в районе станции Чупа, летчики долетели до станции Полярный Круг, где были обнаружены три Ю-88. В дневнике 19-го ГИАП отмечено, что «Юнкерсы» аварийно сбросили бомбы и стали уходить в спасительные облака (облачность была 6–10 баллов). Двоим удалось скрыться, не повезло третьему. Первую атаку по «Юнкерсу» произвел командир звена капитан Бочков. Немец нырнул в облака, но вскоре снова появился и был обстрелян. После этого Ю-88 опять нырнул в облачность, но тут же выскочил из нее. Преследование продолжалось до тех пор, пока «Юнкерс» с сильным дымом все же не скрылся в низкой плотной облачности. После нескольких атак стрелок «Юнкерса» прекратил вести огонь. По донесению постов ВНОС, самолет упал западнее станции Полярный Круг, и группе наших летчиков засчитали сбитый Ю-88. По немецким данным, в этом воздушном бою нашими истребителями был поврежден Ju-88А-4 № 6043 1-й группы 30-й эскадры. Пилот самолета унтер-офицер Холезек получил ранение и потерял глаз, но сумел посадить машину на аэродроме Кеми с 10 % повреждений.

9–10 февраля 1942 г.

На следующий день, 9 февраля, отличились летчики 147-го ИАП, действовавшие на мурманском направлении. В 15:18 на перехват в район Рестикент вылетела пара Р-40 «Томагавк», летчики – политрук Селезнев и лейтенант Юрилин. В районе колхоза «Восмус» они обнаружили разведчика «Хеншель-126». Тихоходный «Хеншель» Hs-126B-1 № 4374 забрался в наш тыл, рассчитывая пройти с использованием облачности, и в этом была роковая ошибка его экипажа. Политрук Селезнев и лейтенант Юрилин перехватили и пулеметным огнем подбили разведчика, который произвел вынужденную посадку на лед реки Тулома в трех километрах южнее Восмуса. Это была первая победа летчиков 147-го ИАП на новом самолете «Томагавк». При захвате в плен экипаж немецкого самолета оказал сопротивление нашим бойцам. В результате перестрелки с пограничниками радист обер-фельдфебель Маттен был ранен и взят в плен, а пилот лейтенант Краусс, не пожелав сдаться, застрелился. К месту вынужденной посадки «Хеншеля-126» вскоре приехали представители ВВС 14-й армии, при этом были сделаны фотографии сбитого самолета. По данным Э. Момбека, сбитый разведчик в течение дня искали несколько «Мессершмиттов-109», но безуспешно.



Старший политрук Селезнев, 20-й ГИАП

Стоит отметить, что с появлением в ВВС 14-й армии на мурманском направлении более скоростных по сравнению с «Харрикейнами» истребителей Р-40 на разведку тылов противника командование стало отправлять именно эти самолеты. Так, 9 февраля аэродром Луостари раз-

ведывали два «Томагавка» 147-го ИАП. Обратим внимание на то, что боевые вылеты 9 февраля совершались в составе пар.



ХШ-126, сбитый старшим политруком Селезевым

Ночью в период 20:14–23:51 по войскам противника на линии фронта отбомбились 13 МБР-2 и 4 Че-2 118-го МРАП, а также 3 МБР-2 49-й авиаэскадрильи. По данным противника, повреждений не было.

10 февраля погода была плохая, и авиация вела ограниченные боевые действия. По данным противника, в период 11:42–15:50 разведку Кировской железной дороги от Кандалакши до Кеми выполнили два Ю-88 из 1-й группы, которые вылетели с аэродрома Кеми. Экипажи доложили, что в 13:28 отбомбились с горизонтального полета с высоты 3500 метров по вокзалу города Кемь (сброшено 3 SC500, 3 SC250). По нашим данным, два «Юнкерса-88» бомбардировали Кемь, при этом все бомбы не разорвались и не причинили вреда.

10 февраля в журнале боевых действий Карельского фронта отмечена шифровка начальника Генерального штаба о дальнейших действиях, в которой были указаны основные стратегические задачи Карельского фронта: обеспечение безопасного плавания в Кольском заливе, в Баренцевом море наших и союзных транспортов; обеспечение бесперебойной работы Кировской железной дороги.

11–12 февраля 1942 г.

11 февраля в мурманский порт пришел совмещенный конвой союзников PQ-9/10 в составе 10 транспортов (английских, советских, американского, панамского и норвежского), а также боевые корабли охранения. При следовании в составе конвоя 4 февраля советский транспорт «Двинолес» (3946 брт) столкнулся с норвежским транспортом и утонул, весь экипаж был спасен, больше потерь у конвоя не было. Конвоем PQ-9/10 были доставлены 105 самолетов (78 «Харрикейнов», 21 Р-39 и 2 Р-40), 480 авиационных моторов, 90 танков, 94 бронетранспортера, 1768,7 т различного вооружения, 597,6 т боеприпасов, 4397 км полевого кабеля.

При обеспечении проводки конвоя в Кольский залив пара МБР-2 118-го МРАП в сопровождении трех «Харрикейнов» 78-го ИАП с 10:57 произвела поиск подводных лодок противника при подходе к Кольскому заливу по курсу движения конвоя (в районе острова Кильдин). С 12:48 «Харрикейны» 78-го ИАП начали патрулирование на высотах до 3000 метров над конвоем в районе остров Кильдин – Сеть-Наволоок, выполнив 27 самолето-вылетов.

На следующий день, 12 февраля, из Мурманска в Англию вышел обратный конвой QR-7 в составе 8 английских, советских и панамского транспортов в сопровождении 6 английских боевых кораблей. Конвой без потерь прибыл в Рейкьявик через десять дней, 22 февраля.

13 февраля 1942 г.

13 февраля представилась возможность испытать новый американский истребитель Р-40 «Томагавк» в бою с «Мессершмиттами-109Е». В 14:53 на прикрытие наземных войск и прилегающей дороги в районе Западной Лицы вылетели 6 «Томагавков» 147-го ИАП. Патрулирование над линией фронта осуществлялось эшелонированно. Первая пара истребителей, ведущий капитан Соломонов и ведомый старший лейтенант Иванов, шла на высоте 2300 метров, их хвост прикрывал третий «Томагавк» старшего лейтенанта Елисеева, который летел сзади и выше. За ними шли в таком же боевом порядке с превышением в 500 метров старший политрук Селезнев и младший лейтенант Юрилин, их также прикрывал сзади один «Томагавк» младшего лейтенанта Хлобыстова. Примерно через 30 минут после прибытия в назначенный район младший лейтенант Хлобыстов, выполняя «змейку», обнаружил ниже себя в задней полусфере тройку Ме-109, идущих в атаку. Хлобыстов предупредил ведущего второго звена политрука Селезнева, и все звено разворотом на 180° сверху пошло в лобовую атаку. За ними в лобовую атаку развернулось и первое звено Соломонова. Летчики доложили, что с первой очереди с дистанции 300–400 метров подбили один Ме-109, который с дымом скрылся со снижением. Скорее всего, «мессер» тут же вернулся, так как, по немецким данным, в этом воздушном бою участвовали всего 3 Ме-109Е – и после первой атаки наши летчики отметили, что в бой вступили еще 3 Ме-109. Пехотинцы 14-й стрелковой дивизии доложили о наблюдавшемся воздушном бою «Томагавков» с тремя Ме-109 в течение 20 минут. Немцы также преувеличили число участвовавших в этом воздушном бою наших самолетов, отметив в боевом донесении, что в период 16:02–16:10 вели воздушный бой над фронтом с 8 предположительно I-200 (тип самолетов точно не идентифицирован). В районе озера Кядельярв – реки Западная Лица завязался упорный воздушный бой между одиночными самолетами. Выяснилось, что Bf-109Е-7 имеет преимущество на вертикальном маневре. После этого боя капитан Соломонов доложил следующее: *«В результате первой атаки один Ме-109 задымил и пошел к земле, дальше весь бой начал происходить поодиночке, то есть все разошлись по одному, но вблизи друг от друга. После первой атаки в бой вступило еще одно звено Ме-109, которое было внизу. В основном бой происходил на вертикальных маневрах и виражах. Ме-109 имеет преимущество в скороподъемности по сравнению с «Томагавк». «Мессеры» же это поняли и начали применять вертикальные маневры. В первое время наши летчики гнались вверх за Ме-109, потом, видя, что это бесполезно, встали в цепочку друг другу в хвост в вираже. Когда Ме-109 спускались вниз, их сразу же атаковали наши летчики. «Томагавк» имеет преимущество перед Ме-109 в скорости на пикировании и в радиусе виража, поэтому летный состав навязывал бой и старался перевести его с вертикального маневра в горизонтальный. Когда на «Томагавк» напал Ме-109, то наши летчики, находясь поблизости, выбивали его у товарища из-под хвоста, то есть весь воздушный бой происходил на высокой взаимовыручке. На летчика Селезнева напали два Ме-109, стараясь взять его в клещи. Летчик Хлобыстов бросился ему на помощь и обоих их прогнал. Недостаточна еще осмотрительность у наших летчиков за хвостом. Очень многим Ме-109 заходили в хвост. В этом положении выручала взаимопомощь. Очень хорошо помогли зенитчики. Ме-109 имеет преимущество в наборе высоты, уходили вверх. Тогда зенитчики открывали огонь по Ме-109... По наблюдению и опросу участников боя немецкие летчики были малоопытными, открывали огонь с больших дистанций, очень плохо прицеливались. Это видно из повреждений, нанесенных нашим самолетам. Плохо вели осмотрительность (пилоты Ме-109. — Прим. автора) за хвостом, допуская наши самолеты на дистанцию 60–100 метров».* Насчет малоопытности вражеских летчиков нельзя согласиться, поскольку в этом бою участвовали пилоты 5-го отряда лейтенант Дан, унтер-офицер Вайничке и обер-ефрейтор Гессе, имевшие на своих счетах сбитые самолеты. В боевом донесении 5-го

воздушного флота отмечено, что обер-ефрейтор Гессе в 16:03 сбил истребитель И-200, подтверждение на эту заявку пришло от немецких наземных частей. По данным Э. Момбека, обер-ефрейтору Гессе в 16:03 засчитали сбитый МиГ-3. В действительности же все «Томагавки» сели на своем аэродроме нормально, хотя три из них получили по 1–2 пробоины в плоскостях от снарядов и пуль. В результате этого боя нашим летчикам были засчитаны 5 сбитых Ме-109, из них посты ВНОС доложили о падении четырех горящих «Мессершмиттов», но данные противника не подтверждают эти заявки на сбитые самолеты. Воздушный бой обе стороны провели безрезультатно.

Две тяжелые авиакатастрофы в этот день произошли на истребителях «Харрикейн». В 10:15 вскоре после взлета разбился лейтенант Селезнев из 2-го ГКАП ВВС СФ. Через 27 минут после этого произошла катастрофа в ВВС 14-й армии. В 10:42 во время выполнения учебно-тренировочных полетов после взлета молодой пилот сержант Моргунов из 147-го ИАП разбился на «Харрикейне» №Z2751. Причиной этой катастрофы явилось то, что во время подогрева двигателя на земле был перегрет карбюратор, в результате чего мотор отказал – и при развороте на маленькой скорости на высоте 100 метров самолет сорвался в штопор.

14–16 февраля 1942 г.

Ночью 14 февраля в период 00:00–06:53 по войскам противника в районе Большой Западной Лицы отбомбились 3 СБ 2-го ГКАП, 2 Че-2, 11 МБР-2 118-го МРАП и 49-й АЭ. По Киркенесу в 06:10 отбомбились 2 ДБ-3Ф 2-го ГКАП. По порту Лиинахамари в 06:09–06:15 отбомбились 2 СБ 2-го ГКАП. По данным противника, сброс бомб был в районе Киркенеса и Вадсе, кроме этого, в районе линии фронта упало около 50 бомб, возле Петсамо – 2 бомбы, ущерба при этом не было.

Днем группа «Томагавков» 147-го ИАП в районе Западной Лицы прикрывала наземные войска. Из-за неисправности в моторе самолета лейтенант Моджаров вынужден был направиться в одиночку на свой аэродром на бреющем полете. В 8 километрах северо-восточнее Зимней Мотовки его атаковала пара «Мессершмиттов-109Е». В журнале боевых действий ВВС СФ отмечено, что в 09:26 в районе 42-го километра дороги от Мишукова летают 2 Ме-109, а в 10:00 отмечено сообщение, что в районе 45-го километра идет воздушный бой: «Томагавк» и Ме-109. «Мессеры» зашли сзади слева и справа, приблизились на дистанцию 150–250 метров и открыли огонь. Лейтенант Моджаров вынужден был вступить в воздушный бой на виражах с неисправным мотором. Летчик заявил, что один Ме-109 с пламенем и дымом ушел со снижением, это подтвердили наземные наблюдатели, поэтому ему засчитали сбитый Ме-109, но это не подтверждается данными противника. Оставшись один на один со вторым «Мессершмиттом», Моджаров еще несколько минут вел воздушный бой, после чего самолет противника ушел на запад. Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота пара Ме-109 из 5-го отряда в период 09:10–10:25 выполняла разведку погоды и в 09:30–09:55 у них произошло соприкосновение с одиночным «Харрикейном», то есть произошла случайная встреча истребителей. Причем пилоты «Мессершмиттов» не сделали заявления о сбитом самолете. В результате этого воздушного боя Р-40 №АК306 был подбит, и лейтенанту Моджарову пришлось посадить самолет на брюхо на болото в районе озера Пяйве-явр на нашей территории. Летчик вскоре был найден поисковым полетом с воздуха и вывезен самолетом У-2, а подбитый «Томагавк» сразу стали готовить к эвакуации. 11 марта самолет убыл в ремонт и 20 мая 1942 года был отремонтирован в стационарной авиамастерской.

С улучшением погоды усилились бомбардировочные действия 5-го Воздушного флота на кандалакшском и кестеньгском направлениях. События развивались по нарастающей.

14 февраля в 12:28 по железнодорожному перегону между станцией Ковда и разъездом Лесной отбомбились 7 Ю-87, которых сопровождали 3 Ме-109Е. По немецким данным, бомбардировка была с пикирования с высоты 300 метров по скоплению до 50 вагонов, при этом было разрушено примерно 15 вагонов. По нашим данным, в результате этой бомбардировки были разрушены вагон-станция и 6 звеньев железнодорожного пути, повреждения оценивались как незначительные, люди не пострадали.

В 13:25 по станции Кемь с горизонтального полета с высоты 4200 метров отбомбились два «Юнкерса-88». Был отмечен сброс 12 авиабомб, три из которых не разорвались, повреждения не отмечены. Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота вскоре после бомбардировки «Юнкерсы» были атакованы одним «Харрикейном» и одним И-16, от которых смогли уйти планирующим полетом до малой высоты и произвели посадку на финском аэродроме Кеми.

16 февраля в 14:54 по станции Ундукса (в 9 километрах севернее станции Сиг) с высоты 400 метров отбомбился одиночный «Хейнкель-111» из подразделения «Stab Fliegerführer Nord (ost)», вылетевший с аэродрома Кеми, наши наблюдатели приняли его за Ю-88. Сбросив пять

авиабомб (1 SC500, 4 SC250), экипаж доложил о разрушении здания вокзала. По нашим данным, в результате этой бомбардировки была только порвана проводная связь.

16 февраля в 20:30 легкий бомбардировщик Р-5 668-го ББАП выполнял задание на кандалакшском направлении и на свой аэродром не вернулся. 19 февраля самолет с экипажем был найден пограничниками в северо-западной части озера Сенное. Как выяснилось, на обратном пути Р-5 № 7553 атаковали два самолета противника. Летчик – командир эскадрильи старший лейтенант Ячменев и стрелок-бомбардир – старший лейтенант Рудзевич погибли, оба имели пулевые ранения в руку и ногу. Самолет имел 10 пулевых пробоин в фюзеляже и бензобаках.

17 февраля 1942 г.

17 февраля в 11:27 1 Ю-88 с высоты 600 метров отбомбился по станции Кузема (севернее Кеми). Нашими наблюдателями был зафиксирован сброс 8 авиабомб, 4 из которых не разорвались, повреждения не отмечены.

В 14:59 2 Ю-88 сбросили 2 бомбы по городу Кемь, после чего был зафиксирован сброс 5 бомб этими же самолетами по разъезду № 32, две из которых не разорвались, повреждения не отмечены. На перехват по вызову постов ВНОС были подняты 6 «Харрикейнов» 152-го ИАП. Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота бомбардировку с нескольких заходов с высоты 150 метров в 15:00–15:20 выполнили 3 Ю-88 1-й группы, в этот момент в 15:09–15:12 на высоте 300 метров «Юнкерсы» были атакованы сзади-снизу шестеркой истребителей, предположительно, И-200. По нашим данным, бомбардировщики ушли в облака. По докладу экипажа одного Ю-88, в 15:30–15:40 западнее Кеми одиночный «Харрикейн» произвел три атаки сзади-снизу, при этом огонь нашего истребителя был точным. В боевом донесении 5-го воздушного флота отмечено, что стрелок Ю-88 был легко ранен, а самолет получил легкие повреждения от пулеметного огня и произвел нормальную посадку на своем аэродроме Кеми. Согласно журналу боевых действий 152-го ИАП в 15:15 севернее города Кемь был обнаружен бомбардировщик, принятый за «Хейнкель-111», который после сброса двух бомб в районе железной дороги ушел в облака. Майор Елисеев в районе поселка Шомба догнал бомбардировщика на высоте 200 метров и произвел до 15 атак, стрелок прекратил вести огонь, правый мотор бомбардировщика задымился, но самолет противника все же ушел со снижением до 25 метров. Майору Елисееву засчитали сбитый «Хейнкель-111», но, по данным противника, как показано выше, «Юнкерс-88» был только поврежден. В этом воздушном бою в очередной раз проявилась слабость чисто пулеметного вооружения «Харрикейна».

Согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота на кестеньгском направлении в 12:00 три наших истребителя обстреляли разведывательную группу, при этом был убит один офицер и шесть солдат ранены. 17 февраля разведку на кестеньгском направлении вели 2 ЛаГГ-3 и 3 И-16 145-го ИАП, скорее всего, они и обстреляли разведгруппу противника.

После обеда тяжелый воздушный бой провели летчики 760-го ИАП. Согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота с аэродрома Алакүртти вылетела группа в составе 6 Ю-87 2-го отряда (2./StG5) и 4 Ме-109Е 4-го отряда (4./JG5), которые в 16:30 подошли в район между станциями Княжая и Ковда. По тревоге с аэродрома Белое Море на перехват вражеских самолетов вылетели 7 «Харрикейнов», ведущим был старший лейтенант Бобровников, одному «Харрикейну» пришлось вернуться на свой аэродром из-за плохой работы мотора. В момент подхода наших истребителей шестерка Ю-87 была на кругу над своей целью – железнодорожным мостом севернее станции Ковда, выше на 400 метров патрулировали 4 Ме-109. По данным противника, в период 16:30–16:37 «Юнкерсы-87» уже выполнили четыре захода, выполняя бомбометание по деревянному мосту с планирования с высоты от 700 до 300 метров. По нашим данным, в результате этой бомбардировки небольшие повреждения получили деревянный железнодорожный мост и проводная связь, жертв не было. По данным разведывательной сводки ВВС 14-й армии, только одна бомба причинила небольшие повреждения мосту, остальные бомбы упали вдали от моста. По докладу экипажей Ю-87, на пятом заходе на бомбометание на высоте 700 метров они были атакованы тремя «Харрикейнами». «Юнкерсы» стали уходить на запад, ведя оборонительный огонь, при этом стрелки отметили, как у одного «Харрикейна» вывалилось шасси. По нашим данным, атаку в 16:40 произвели 6 «Харрикейнов», которые успели атаковать бомбардировщиков, но вскоре «Мессершмитты» сопровождения вступили в воздушный бой, в ходе которого наша группа понесла тяжелые потери. Воздушный бой шел на виражах в течение 15–20 минут, в результате были сбиты четыре «Харрикейна» –

№DR353, №OD718, № 72496 и № 3149, при этом погибли три летчика: старший лейтенант Зверинцев, младший лейтенант Дубовский и старшина Вавилов. Один из четырех сбитых «Харрикейнов» пилотировал лейтенант Бобровников, его самолет получил около 100 пробоин, загорелся в воздухе и сгорел после вынужденной посадки, летчик, к счастью, не пострадал. В боевом донесении 5-го воздушного флота отмечено, что «Мессершмитты» сопровождения в 16:30 севернее станции Ковда имели «соприкосновение с противником» с 3 «Харрикейнами», при этом командир 4-го отряда капитан Шафер сбил 2 «Харрикейна», своих потерь не было. Э. Момбек дополняет, что еще 2 «Харрикейна» сбил лейтенант Хаммель. Эти 4 заявки на сбитые самолеты подтверждаются нашими данными. Нашим летчикам Бобровникову и Полякову были засчитаны два Ю-87, сбитых зрсами и пулеметным огнем, но это не подтверждается данными противника. Вечером командование 760-го авиаполка провело разбор этого воздушного боя, где летчикам справедливо было указано на главный недостаток – стремление самостоятельно сбить самолет противника. Истребитель «Харрикейн» с его низкими скоростными данными не позволял гарантированно вести индивидуальный воздушный бой. Более скоростные и сильно вооруженные «Мессершмитты» Bf-109E-7 догоняли и сбивали наши отдельные «Харрикейны», поэтому летчикам рекомендовалось вести бой компактной группой. На кандалакшском и кестеньгском направлениях оставалась серьезная проблема своевременного обнаружения вражеских самолетов и наведения на них истребителей из-за отсутствия радиолокационных станций и слабо развитой системы постов ВНОС. В этот раз нашим истребителям удалось атаковать бомбардировщиков Ю-87 уже в ходе пятого захода на цель, но и это снизило результативность бомбардировки, так как цель – деревянный мост – получил лишь небольшие повреждения.

На мурманском направлении 17 февраля летали только разведчики. В период 09:42–10:45 пара Me-109E с аэродрома Луостари выполнила разведку, пилоты доложили, что в 09:30–09:33 попутно обстреляли четырьмя заходами наш обоз из саней, идущий от линии фронта на восток. В этот день 205-й стрелковый полк 10-й ГСД производил смену позиций, и утром его обоз обстреляли два Me-109, в результате неожиданного налета один красноармеец погиб и пятеро получили ранения, также были убиты три лошади и шесть лошадей получили ранения.

18 февраля 1942 г.

18 февраля из-за плохой погоды противник совершал разведывательные вылеты, в основном на ухтинском направлении. Сначала одиночный Ю-88 1-й группы вылетел в 10:15 с аэродрома Кеми на «вооруженную разведку» железной дороги между станциями Кемь и Лоухи. Экипаж доложил, что в период 11:37–11:47 отбомбился с планирования с высоты 350–200 метров по станциям Поньгома, Кузема и железнодорожному мосту в 10 километрах севернее Кузема (были сброшены 1 бомба SC500 и 3 SC250), при этом наблюдались разрывы возле зданий. По данным разведывательной сводки ВВС КФ, одиночный Ме-110 (ошибка в идентификации типа самолета) в 11:45 с высоты 200 метров сбросил по станции Сиг 2 бомбы калибром 100 кг, о повреждениях ничего не сообщается. После этого 3 Ю-88 1-й группы вылетели в 12:12 также с аэродрома Кеми на «вооруженную разведку» железной дороги и вели разведку от станции Сиг до станции Боярская. Экипажи доложили, что в период 13:44–13:53 отбомбились с малой высоты по станции Энгозеро (было сброшено 3 бомбы SC500 и 9 SC250), при этом наблюдали разрушение одного барака и повреждение двух бараков. По данным разведывательной сводки ВВС КФ, два Ю-88 в 13:35 сбросили по станции Сиг 13 бомб калибром 50–100 кг без повреждений, после чего эти же самолеты сбросили 6 бомб в районе станции Ундукса, повреждений также не было.

19 февраля 1942 г.

19 февраля после 11:00 на перехват самолетов противника на кестеньгском направлении с аэродрома Лоухи вылетели 6 истребителей: 4 ЛаГГ-3 145-го ИАП, летчики – капитаны Бочков, Никитин, Мироненко, младший лейтенант Фомченков, а также 2 «Харрикейна» 768-го ИАП, летчики – старшие лейтенанты Ткаченко и Бут. Облачность была сплошная высотой 500 метров. Не обнаружив противника в заданном районе, наши истребители развернулись на обратный маршрут. Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота в 11:10 с аэродрома Кестеньга на перехват наших самолетов вылетели 3 Ме-109Е 4-го отряда, которые в период 11:40–12:15 вели воздушный бой в районе Лоухи на высоте до 800 метров с 6 истребителями И-200. По нашим данным, уже в районе аэродрома Лоухи (в 5 километрах западнее станции Лоухи) нашу группу атаковали «Мессершмитты-109». Три Ме-109 попытались зайти снизу в хвост одному нашему замыкающему самолету, а пара Ме-109 атаковала сверху из облачности другого замыкающего, то есть, по докладу наших летчиков, в воздушном бою участвовали 5 Ме-109, но, по данным противника, всего было 3 Ме-109. Капитаны Бочков и Никитин вовремя заметили атаку противника и развернулись в контратаку. Замыкающие экипажи также своевременно обнаружили вражеские самолеты. Маневрируя, замыкающие истребители не дали немцам возможности открыть прицельный огонь в первой атаке. Своевременное обнаружение противника и срыв его первой атаки обеспечил строй, применявшийся летчиками 145-го ИАП, когда пары истребителей шли за ведущим и все летчики постоянно маневрировали, осматривая пространство. После этого завязался воздушный бой на высоте от 300 метров и до «бреющей» высоты. Капитан Мироненко тем временем заходил на посадку из-за малого остатка топлива. На помощь нашим истребителям начала взлетать пара ЛаГГ-3 капитана Новожилова и лейтенанта Гайдаенко, однако техник, обслуживающий самолет, в спешке не закрыл капот мотора самолета Новожилова – и его сорвало в воздухе, из-за чего летчику пришлось сесть на свой аэродром. В результате на низкой высоте развернулся воздушный бой на виражах между шестью нашими истребителями (4 ЛаГГ-3 и 2 «Харрикейна») и тремя Ме-109Е, длившийся порядка 20 минут. Наши летчики тесно взаимодействовали на самолетах ЛаГГ-3 и «Харрикейн», ведя бой на виражах, прикрывали хвост друг друга. Летчики ЛаГГов подожгли «Мессершмитт» обер-ефрейтора Зайбта, который резко потянул вверх, набрал высоту 1200 метров и покинул горящий самолет на парашюте. Через 5 часов после приземления летчик был взят в плен. Нашим летчикам были засчитаны два сбитых Ме-109, но по данным противника – пропал без вести один самолет Зайбта Bf-109Е № 3285. Согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота пилоту 4-го отряда лейтенанту Эрлеру после этого воздушного боя был засчитан один сбитый самолет И-200 в 11:58 (по счету это был его 4-й сбитый самолет), но эта заявка на победу никак не подтверждается, так как все наши самолеты сели на свой аэродром нормально. Один ЛаГГ-3 младшего лейтенанта Фомченкова получил восемь незначительных пробоин, был перебит трос руля поворота. «Харрикейн» старшего лейтенанта Бута имел 14 пробоин в хвостовой части фюзеляжа. Очевидно, что одного из этих наших истребителей атаковал в хвост лейтенант Эрлер, но это не помешало получившим пробоины самолетам произвести нормальную посадку. Успех в этом воздушном бою был на стороне наших летчиков, хотя бой с тремя истребителями Bf-109Е-7 был явно не из легких даже в условиях численного превосходства на нашей стороне.

При допросе обер-ефрейтор Зайбт показал, что этот боевой вылет он совершил с ледового аэродрома в районе Кестеньги, куда перелетел с аэродрома Рованиemi. В ходе полета летчик получил сообщение от командира отряда лейтенанта Эрлера: *«Внимание! Русские истребители»*. После этого завязался воздушный бой, в ходе которого был зажжен мотор на «Мессершмитте» Зайбта. Ледовый аэродром Кестеньга, по словам Зайбта, являлся оператив-

ной посадочной площадкой для зарядки и заправки немецких самолетов Ме-109 и Ю-87, базировавшихся на аэродроме Рованиemi и действовавших против Кировской железной дороги, эта информация подтверждается данными противника. По показаниям военнопленного, в тот период на аэродроме Рованиemi базировались 10 Ю-87 и 6 Ме-109Е.

Одна небоевая потеря в этот день была в 760-м ИАП. Молодой пилот сержант Артемов после выполнения боевого задания по прикрытию железной дороги производил посадку на «Харрикейне» № 3321 на аэродроме Африканда. Летчик при заходе на посадку промазал, и ему пришлось уйти на второй круг. При выполнении разворота сержант Артемов потерял скорость и свалился на землю, летчик при этом не пострадал. В результате самолет получил сильные повреждения и был списан.

20 февраля 1942 г.

На следующий день, 20 февраля, с улучшением погоды противник совершил два налета на Кировскую железную дорогу. Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота в 11:35 по железнодорожному составу на станции Ковда отбомбились 7 Ю-87 2-го отряда в сопровождении 4 Ме-109, взлет был с аэродрома Алакуртти в 11:02. По данным противника, бомбардировка была с пикирования с высоты от 2000 до 800 метров тремя заходами в период 11:35–11:45. Пилоты «Юнкерсов» доложили об уничтожении 6 вагонов в результате прямых попаданий и повреждении еще 5 вагонов близкими разрывами бомб. По нашим данным, в результате этого налета было повреждено 6 пустых вагонов и разрушено 240 погонных метров железнодорожного пути, люди не пострадали. Пилоты Ме-109, сопровождавшие бомбардировщиков, доложили, что на льду озера западнее станции Ковда пулеметно-пушечным огнем подожгли самолет И-15. На перехват были подняты 6 «Харрикейнов» 760-го ИАП, но наведение с земли было неточным. Сначала истребители были направлены на прикрытие города Кандалакша, где противника не оказалось, затем с аэродрома последовали визуальная команда стрелой и радиокоманда идти к станции Ковда, но и здесь встреча с противником не состоялась, так как вражеские самолеты уже ушли.

Второй налет состоялся во второй половине дня. Согласно боевому донесению 5-го воздушного флота 4 Ю-87 в сопровождении 2 Ме-109Е взлетели с ледового аэродрома Кестеньга в 16:25 и в 16:55 сбросили бомбы по железной дороге в 6 километрах севернее станции Полярный Круг. С аэродрома Лоухи по тревоге в 16:43 взлетели 4 ЛаГГ-3 145-го ИАП, летчики – капитаны Новожилов, Кутахов, Шевченко и Мироненко. Через 8 минут, то есть в 16:51, в районе железнодорожных станций Чупа – Полярный Круг летчики обнаружили группу в составе 4 Ю-87 и 2 Ме-109. Бомбардировщики, обнаружив наших истребителей, поспешили избавиться от бомбового груза в районе разъезда Узкий (в 10 километрах севернее станции Полярный Круг) и ушли на запад. В боевом донесении 5-го воздушного флота отмечено, что в районе станции Полярный Круг 4 Ю-87 в 16:50 на высоте 600 метров были атакованы группой истребителей в составе 5 И-200, сброс бомб с «Юнкерсов» был в 16:55 с высоты 200 метров по железной дороге в 6 километрах севернее станции Полярный Круг, после чего бомбардировщики смогли уйти без потерь на малой высоте, их прикрывала пара Ме-109Е. По нашим данным, разрывами бомб было разрушено 48 метров железнодорожного пути и проводная связь. В разведывательной сводке ВВС 14-й армии было отмечено: *«Бомбардированию помешали наши самолеты 4 ЛаГГ-3, вылетевшие на перехват. Самолеты противника, преимущественно беспорядочно сбросив бомбы в лес при встрече с нашими самолетами и маскируясь облачностью, ушли на запад, преследуемые нашими 4 ЛаГГ-3. От воздушного боя противник уклонился»*. С большой дистанции капитан Мироненко обстрелял противника шестью эрессами, но безрезультатно. Хотя эффективно атаковать самолеты противника нашим истребителям не удалось, вражеский налет был отражен благодаря своевременному обнаружению и точному наведению истребителей на противника. После этого вылета в течение дня истребители 145-го ИАП выполнили еще три вылета, но встреч с противником у них не было. В эти дни политдонесение 145-го ИАП отмечало хорошее настроение среди личного состава полка. Молодые летчики рвались в бой. Лейтенант Миусов быстро и успешно освоил самолет «Харрикейн» и с нетерпением ожидал отправки на аэродром Лоухи, где его однополчане вели боевую работу. 21 февраля он вместе с лейтенантом Хижняком перелетел с аэродрома Мурмаши на аэродром Лоухи с посадкой в Африканде.

На мурманском направлении произошла одна встреча с «Мессершмиттами-109Е» летчиков 147-го ИАП, о ней докладывал представитель ВВС Северного флота при 14-й стрелко-

вой дивизии: *«20.02.42. В 12.45 на высоте 1500 метров вдоль линии фронта летали 7 Р-40. В это время параллельно им на той же высоте летело 8 Ме-109. Расстояние между группами было 5–6 километров. Через несколько минут самолеты Р-40, заметив противника, пошли в атаку, но последние, не приняв боя, ушли к себе в тыл. В 14:10 над линией фронта летало 6 Р-40. В это время над линией фронта появились два Ме-109, заметив наши самолеты, поспешили скрыться».* По данным противника, действительно восемь Ме-109 5-го отряда вылетали на перехват в период 11:45–12:25 с аэродрома Луостари, но их пилоты доложили, что встречи с нашими самолетами не было. Также в 14:25 вылетали по тревоге 2 Ме-109 этого же отряда «без соприкосновения с противником».

Одну небоевую потерю в этот день имел 137-й КББП. Во время учебно-тренировочного полета по кругу в районе аэродрома Африканда молодой летчик сержант Александровский вошел в облака, потерял пространственную ориентировку и в 13:15 столкнулся с землей, при этом погибли все три члена экипажа. Сержант Александровский окончил школу летчиков в сентябре 1941 года, где успел выполнить 92 полета на самолетах СБ и УСБ, из них 32 полета были самостоятельными. Налет по времени в школе у летчика был очень маленьким, всего 14 часов 42 минуты, из них лишь 6 часов 12 минут самостоятельно. Все это говорит о том, что подготовка его была ускоренной и совершенно недостаточной, как и у многих других летчиков выпуска конца 1941 – начала 1942 годов. Прибыв в 137-й КББП, сержант Александровский продолжил обучение на самолете УСБ и выполнил 34 вывозных и контрольных полета. Контролировавшие его в полете командиры отмечали хорошую технику пилотирования, но, к сожалению, попав в сложные метеорологические условия полета, летчик потерял пространственную ориентировку и разбился.

В этот день Военный Совет Северного флота получил директиву Наркома ВМФ о том, что первостепенной задачей является обеспечение проводки нового конвоя PQ-11, вышедшего из Англии 14 февраля в мурманский порт. В директиве приказывалось для решения этой задачи использовать все силы и средства с максимальным напряжением, даже в ущерб выполнению других задач. Командующий Северным флотом просил выделить 15 самолетов Пе-2 для использования их в качестве дальних истребителей для прикрытия конвоев в море, эта просьба базировалась на опыте первых применений в январе самолетов Пе-2 в качестве перехватчиков «Юнкерсов-88». Эта просьба была выполнена в марте в виде выделения из состава ВВС РККА полка дальних истребителей Пе-3 и вхождения его в состав ВВС Северного флота. Также командующий Северным флотом просил выделить 12 торпедоносцев, считая весьма перспективным использование торпедоносной авиации. Пока на Северном флоте имелось только 4 ДБ-3Ф, три экипажа которых были подготовлены только к высотному торпедометанию.

21 февраля 1942 г.

21 февраля авиация противника была особенно активна. На мурманском направлении в 13:10 по пункту Озерко отбомбился одиночный «Хейнкель-111» из I/KG26, экипаж доложил о двух попаданиях в бараки. В 15:05, по данным противника, пара «Мессершмиттов-109» из 5-го отряда атаковала с малой высоты лыжный патруль на полуострове Рыбачий. По нашим данным, в результате обстрела пункта Озерко и командного пункта 15-го отдельного пулеметного батальона двумя самолетами противника был убит начальник штаба 15-го ОПБ старший лейтенант Малофеевский.

Бомбардировщики противника вели особенно активные действия против Кировской железной дороги. Согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота первый налет в 10:55 на станцию Энгозеро (южнее Лоухи) совершили 4 Ю-87 и 3 Ме-109 (4-го отряда), взлетевшие с ледового аэродрома Кестеньга в 10:15–10:30. По данным противника, бомбардировка была с высоты 500 метров с трех заходов с пикирования. Пилоты Ю-87 доложили, что уничтожили два крытых вагона и один повредили, а также повредили железнодорожные пути. С нашей стороны результаты налета неизвестны. В 11:03 на перехват самолетов противника с аэродрома Лоухи вылетали истребители 145-го ИАП, но встреча с противником не произошла.

На кандалакшском направлении в 11:52 в районе пункта Конец-Ковдозеро была обнаружена группа вражеских самолетов. Согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота 6 Ю-87 и 4 Ме-109 (4-го отряда) взлетели с аэродрома Алакуртти в 11:40–11:45, в период 12:10–12:20 шестерка Ю-87 отбомбилась с пологого пикирования по станции Ковда с высоты от 800 до 300 метров тремя заходами (сброшено 6 SC500 и 24 SD50). По докладу экипажей, были полностью разрушены поезд и пять зданий на станции. По нашим данным, в результате этой бомбардировки были разрушены 200–300 погонных метров железнодорожного пути, два склада (один из них с древесиной), один пустой вагон, повреждено три жилых дома, люди не пострадали. Повреждения станционных сооружений оценивались как небольшие. По тревоге были подняты 7 «Харрикейнов» 760-го ИАП с аэродрома Белое Море. Летчики 760-го ИАП обнаружили в районе станции Ковда ударную группу самолетов противника. В разведывательной сводке ВВС 14-й армии было отмечено: *«Наши самолеты мешали бомбардировочным действиям»*. Экипажи Ю-87 доложили, что при последнем заходе на цель они были атакованы шестью «Харрикейнами», от которых стали уходить на малую высоту, ведя оборонительный огонь. Ведущий семерки «Харрикейнов» старший лейтенант Крупский повел свою группу в атаку на бомбардировщики. По докладу наших летчиков, строй противника был нарушен, «Юнкерсы» сразу после сброса бомб стали уходить на запад, а «Мессершмитты» завязали воздушный бой. Наши летчики отметили, что бомбардировщиков прикрывали две группы истребителей: три Ме-109 находились выше Ю-87, а три – ниже. Согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота в воздушном бою в период 12:15–12:30 участвовали 4 Ме-109 4-го отряда, прикрывавшие «Юнкерсов-87». Лейтенант Поляков открыл огонь по Ю-87 с дистанции 100 метров. По докладу наших пилотов, ответным огнем стрелка бомбардировщика был подожжен «Харрикейн» лейтенанта Полякова, который совершил вынужденную посадку на брюхо на лед озера в районе станции Ковда, при этом сам имел легкое ранение в руку, а самолет получил повреждения, но позже был вывезен и восстановлен. Второй «Харрикейн» был подбит «Мессершмиттами» сопровождения, при этом старшина Сниг также сел на вынужденную посадку в районе станции Княжая. Летчика вскоре нашли и доставили в часть, а самолет позже также был вывезен и восстановлен. «Харрикейн» лейтенанта Николаенкова получил около 130 пробоин, но произвел нормальную посадку на своем аэродроме. В боевом донесении 5-го Воздушного флота отмечено, что лейтенант Дамер сбил один «Харрикейн», падение которого он

наблюдал, это была его 37-я воздушная победа, на тот период лейтенант Дамер являлся наиболее результативным летчиком 5-й истребительной эскадры, скоро этого пилота переведут на другой фронт. Второй сбитый «Харрикейн» после этого воздушного боя был засчитан унтер-офицеру Цойшелю, пилот доложил, что падения «Харрикейна» не наблюдал, а видел его уходящим с густым дымом. В действительности же наши потери в воздушном бою составили два поврежденных «Харрикейна», севших на вынужденные посадки. Пилоты Ме-109 отметили в воздушном бою применение реактивных снарядов нашими «Харрикейнами». Летчикам 760-го ИАП первоначально засчитали сбитыми 2 Ю-87 и 1 Ме-109, но через день результат вырос до 2 Ю-87 и 3 Ме-109. Однако в боевом донесении 5-го воздушного флота отмечено, что в этом вылете потерь у немцев не было. Несмотря на то, что железнодорожные пути были разрушены бомбардировкой на значительном расстоянии 200–300 метров, уже через 4 часа 20 минут, то есть в 16:30, восстановительные работы на поврежденном участке были закончены и движение поездов восстановлено. Быстрый ремонт железной дороги обеспечивали восстановительные поезда.

Третий налет был на кестеньгском направлении на разъезд Амбарный, который совершили в 13:20 4 Ю-87 и 3 Ме-109 4-го отряда, взлетевшие с ледового аэродрома Кестеньга в 12:35–12:45. По данным противника, бомбардировка была также с высоты 500–300 метров с трех заходов с пологого пикирования. Пилоты Ю-87 доложили, что уничтожили 5 крытых вагонов, которые взорвались. Загрузка Ю-87, как обычно, была по 1 фугасной бомбе калибром 500 кг (SC500) и по 4 50-кг бомбы (SD50). С нашей стороны результаты налета неизвестны. В 13:29 на перехват самолетов противника с аэродрома Лоухи также вылетели истребители 145-го ИАП, но подъем истребителей был запоздалым, спустя 9 минут после начала бомбардировки, которая, по данным противника, была в 13:20. По этой причине встреча с вражескими самолетами не состоялась.

В 13:52, по данным противника, в районе станции Энгозеро с горизонтального полета с высоты 1400 метров отбомбился одиночный «Юнкерс-88» 1-й группы, который выполнял «вооруженную разведку» железной дороги и разведку погоды (взлетел с аэродрома Кеми в 12:25). Сброшены были одна 1000-килограммовая бомба SC1000 и одна 500-килограммовая бомба SC500, экипаж доложил о разрушении пути севернее вокзала. С нашей стороны результаты налета неизвестны.

Еще один бомбардировочный налет состоялся в 16:30 на разъезд Узкий (расположенный в 10 километрах севернее станции Полярный Круг). В налете опять же участвовали 4 Ю-87 и 3 Ме-109 (4-го отряда) с ледового аэродрома Кестеньга. По данным противника, бомбардировка была выполнена в 16:30 с высоты 600–300 метров с трех заходов с пикирования. Пилоты Ю-87 доложили, что близким попаданием повредили один локомотив. По нашим данным, в результате этого налета была лишь порвана проводная связь. В 16:31 на перехват самолетов противника с аэродрома Лоухи также вылетели истребители 145-го ИАП. Противник отметил в своем боевом донесении приближение пяти наших истребителей до удаления одного километра, но атаки не было.

В боевом донесении 5-го Воздушного флота также было отмечено, что в ходе этого налета один Ю-87 произвел вынужденную посадку в районе станции Полярный Круг по **предположительной** причине: повреждение осколками разорвавшейся бомбы, сброшенной с соседнего самолета. В отчетности генерал-квартирмейстерства люфтваффе уже уверенно записали, что Ju-87R-4 № 6299 был потерян 21 февраля по причине повреждения осколками разорвавшейся своей бомбы. Действительная же причина этой потери выяснилась благодаря взятию в плен экипажа самолета. Пилот этого Ю-87 обер-лейтенант Пейк произвел вынужденную посадку на лес и вместе со стрелком фельдфебелем Штойткюлем пытался выйти к своим, но оба были задержаны красноармейцами истребительного батальона. У летчика имелось пулевое ранение в голову, по его предположению, самолет был подбит нашими зенитными пулеметами. Дей-

ствительно, его сбили зенитчики 33-го ОЗАД, которым в этот день засчитали один сбитый Ю-87. На допросе экипаж показал, что в этот период на финских аэродромах базировалась вся 1-я группа пикирующих бомбардировщиков Ю-87 (I/StG5), а также истребители Ме-109 и Ме-110. По сведениям военнопленных, базирование было следующим. На аэродроме Ровани-еми – 8 Ю-87, на аэродроме Алакуртти – 9 Ю-87, на аэродроме Кестеньга – 4 Ю-87. Сбитый Ju-87R-4 № 6299 был найден нашими сухопутными подразделениями на вынужденной посадке через сутки в 3 километрах западнее станции Полярный Круг.

23 февраля 1942 г.

После суточного перерыва из-за метеорологических условий противник возобновил активные боевые действия 23 февраля против Кировской железной дороги.

Согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота в 12:48 по станции Полярный Круг нанесли бомбардировочный удар 3 Ю-87, взлетевшие с ледового аэродрома Кестеньга в 12:18, их сопровождали 4 Ме-109 4-го отряда, также взлетевшие с аэродрома Кестеньга. По докладам экипажей, бомбардировка была с высоты 1000–400 метров с трех заходов с пикирования. Пилоты Ю-87 доложили, что повредили железнодорожный путь и одно здание. По нашим данным, в результате этой бомбардировки были незначительно повреждены железнодорожные пути, а также проводная связь. В 12:36 на перехват самолетов противника с аэродрома Лоухи вылетели 2 ЛаГГ-3 и 4 Харрикейна. Бомбардировщиков они не встретили, так как район прикрытия был назначен южнее станции Лоухи – станции Боярская, которая находится в 57 километрах южнее станции Полярный Круг. В районе линии фронта на высоте 700 метров был замечен одиночный разведчик «Хеншель-126», который, согласно боевому донесению 5-го Воздушного флота, выполнял разведку без истребительного сопровождения и в 12:48 в районе пункта Пингосальма был атакован пятью нашими истребителями. По докладу наших летчиков, атаки производились последовательно капитанами Мироненко, Кутаховым и старшим лейтенантом Бутом. «Хеншель» уходил на запад со снижением и, по докладу истребителей, в районе горы Ганкашваара перевернулся и упал, взорвавшись на земле, при этом зенитная артиллерия противника вела огонь по нашим истребителям. В действительности же, по докладу экипажа «Хеншеля-126», ему удалось уйти от преследования на малой высоте (после выполнения переворота, о котором доложили наши летчики), это был стандартный прием тихоходных, но маневренных Нс-126. Очевидно, что уходу от наших истребителей поспособствовали и зенитчики, обстреливавшие наши самолеты.

В 13:35, по данным противника, также с ледового аэродрома Кестеньга взлетели 10 Ме-110 отряда 6.(Z)/JG5 с задачей сопровождения фоторазведчика из звена «F-Kette АОК Larpland», а также свободной охоты за поездами на Кировской железной дороге. По нашим данным, в 14:06 по станции Ковда был нанесен бомбардировочный удар тремя «Мессершмиттами-110», которые прошли на высоте 100 метров, в результате бомбардировки был поврежден железнодорожный путь на станции. Затем «Мессершмитты-110» обстреляли и повредили один паровоз на разъезде Узкий, который находится примерно в 24 километрах южнее Ковды и в 10 километрах севернее станции Полярный Круг. Боевое донесение противника уточняет сведения о действиях «Мессершмиттов-110»: по докладу экипажей, в 14:05 они атаковали один паровоз на разъезде Узкий, при этом наблюдали взрыв котла. Описание событий с обеих сторон совпадают и по месту, и по результатам, и по времени. «Мессершмитты-110» летали не только в районе разъезда Узкий, но и южнее, так как их экипажи отметили стрельбу зениток как в районе разъезда Узкий, так и в районе станции Полярный Круг. Экипажи Ме-110 доложили, что в районе станции Полярный Круг наблюдали полет на малой высоте нашего истребителя. По данным противника, после попадания зенитного снаряда один Bf-110E-2 № 4501 совершил вынужденную посадку западнее станции Полярный Круг и потеря отмечена в размере 100 %. По нашим данным, три «Харрикейна» 760-го ИАП вылетели на перехват самолетов противника, ведущим был капитан Королев, который воевал с первых дней войны в 147-м ИАП и имел на своем боевом счету несколько сбитых самолетов. В районе станции Полярный Круг наши летчики обнаружили одного Ме-110, он кружился на малой высоте над местом вынужденной посадки Ju-87R-4 № 6299, который приземлился 21 февраля в 3 километрах западнее станции Полярный Круг. Немцы явно искали экипаж этого пропавшего бомбардировщика. Пилоты «Харрикейнов» внезапно атаковали и подожгли двухмоторного «Мессер-

шмитта-110», который, по нашим данным, произвел вынужденную посадку на озеро в 15 километрах северо-западнее станции Полярный Круг. Очевидно, что экипаж подбитого Вф-110Е-2 № 4501 на малой высоте не заметил внезапную атаку наших истребителей, а потому посчитал, что его подбили зенитки. Экипажи Ме-110 только заметили уходящего на малой высоте истребителя, очевидно, уже совершившего атаку. О том, что наша зенитная артиллерия вообще не вела огонь по самолетам противника в этом налете, а «Мессершмитт-110» был сбит истребителями в районе станции Полярный Круг, говорит «Оперативно-разведывательная сводка Мурманского дивизионного района ПВО»: *«В результате воздушного боя один Ме-110 сбит и упал на станции Полярный Круг. Зенитная артиллерия огня не вела»*

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.