

ВОЙНА И МЫ

АЛЕКСАНДР МАРДАНОВ



За нашу
Советскую Родину!

1941

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В ЗАПОЛЯРЬЕ

Война и мы

Александр Марданов

**1941: Воздушная
война в Заполярье**

«Яуза»

2015

УДК 355.469(47+57)"1941"
ББК 63.3(2)622.11

Марданов А. А.

1941: Воздушная война в Заполярье / А. А. Марданов — «Яуза»,
2015 — (Война и мы)

ISBN 978-5-906716-44-6

В 1941 году был лишь один фронт, где «сталинские соколы» избежали разгрома, – советское Заполярье. Только здесь Люфтваффе не удалось захватить полное господство в воздухе. Только здесь наши летчики не уступали гитлеровцам тактически, с первых дней войны начав летать парами истребителей вместо неэффективных троек. Только здесь наши боевые потери были всего в полтора раза выше вражеских, несмотря на внезапность нападения и подавляющее превосходство немецкого авиапрома. Если бы советские ВВС везде дрались так, как на Севере, самолеты у Гитлера закончились бы уже в 1941 году! Эта книга, основанная на эксклюзивных архивных материалах, публикуемых впервые, не только день за днем восстанавливает хронику воздушных сражений в Заполярье, но и отвечает на главный вопрос: почему война здесь так разительно отличалась от боевых действий авиации на других фронтах.

УДК 355.469(47+57)"1941"

ББК 63.3(2)622.11

ISBN 978-5-906716-44-6

© Марданов А. А., 2015

© Яуза, 2015

Содержание

Предисловие	6
Расстановка сил	7
19 июня 1941 г	13
20 июня 1941 г	15
22 июня 1941 г	16
23 июня 1941 г	20
24 июня 1941 г	22
25 июня 1941 г	25
26 июня 1941 г	30
27 июня 1941 г	34
28 июня 1941 г	38
Конец ознакомительного фрагмента.	42

Александр Марданов

1941: Воздушная война в Заполярье

© Марданов А.А., 2015

© ООО «Яуза-каталог», 2015

* * *

Автор выражает искреннюю благодарность за помощь в работе над книгой С.В. Крымсалову, А.А. Лучко, М.Э. Морозову, В.М. Тимченко, В.В. Чернышову, В.Г. Чушенкову.

Предисловие

В данной работе представлено хронологическое описание воздушного противоборства в 1941 году на самом северном участке советско-германского фронта – в Заполярье. В результате того, что в 1941 году нашим войскам удалось отразить все попытки немцев и финнов захватить Мурманск, Кандалакшу и Лоухи, линия фронта на Севере оставалась относительно стабильной в течение последующих трех лет, вплоть до 1944 года. Это обстоятельство позволяет сегодня по хорошо сохранившимся архивным документам авиационных частей, соединений и объединений, действовавших на данном участке фронта, достаточно подробно сложить общую картину воздушной войны – одной из составляющих частей всей войны. Описание событий и списки потерь советской авиации составлены по архивным документам: ежедневным оперативным сводкам ВВС 14-й армии, ВВС Карельского фронта, ВВС Северного флота, журналам учета боевых вылетов, журналам учета потерь самолетов и личного состава и др. Важным источником для описания боевых действий является «Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре». В качестве основных источников по боевым действиям немецкой авиации на Севере и ее потерям использованы книги Эрика Момбека «Eismeerjäger. Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5» и Ханну Валтонена «Luftwaffen pohjoinen sivusta». Эти документы и книги дают возможность произвести анализ численного состава авиации противоборствующих сторон, сравнить потери и проверить засчитанные воздушные победы. Для получения наиболее полной картины боевой работы авиации обеих воюющих сторон необходимо события изучать в хронологической последовательности с чередованием имевшихся успехов и неудач. Это позволяет избежать однобоких представлений о «сверхэффективной» боевой работе авиации той или иной стороны. Поскольку действия авиации на Севере в 1941 году были подчинены в основном интересам сухопутных войск, в данной работе будут вкратце представлены и описания наземных боев. Но на данном театре военных действий авиация действовала не только по сухопутным целям, но и по морским. По той причине, что и в 1941-м, и в 1942 году против наших и союзных кораблей немцы использовали авиацию, подводные лодки и боевые корабли, а при атаках союзных конвоев невозможно точно определить, сколько было потоплено судов самолетами и подводными лодками, возникает необходимость показать также результаты работы кораблей и подводных лодок противника по морским целям. Это, в свою очередь, вызывает необходимость для более полной картины работы по морским целям также представить сведения по эффективным атакам по морским целям наших подводных лодок и кораблей, а также наших союзников. Для этой цели в книге будут приведены вкратце описания эффективных атак авиации, подводных лодок и кораблей обеих противоборствующих сторон.

Расстановка сил

Перед началом повествования о сражениях на Севере несколько слов о сухопутном театре военных действий. Особенности природно-климатические условия со сложным рельефом местности, водной системой и растительностью оказали здесь решающее влияние на формирование направлений боевых действий без единой линии фронта на трех участках: мурманском, кандалакшском и кестеньгском. Необходимо отметить, что советское командование правильно определило направления предстоящего наступления немецко-финских войск на трех главных участках на Севере: вдоль единственной дороги Петсамо-Мурманск на мурманском направлении, вдоль дороги Куоляярви-Кандалакша на кандалакшском и в районе Кестеньги. На этих трех направлениях с нашей стороны заблаговременно велось активное строительство укрепленных районов для отражения наступления противника. Строительство шло очень интенсивно, ведь после того, как к Советскому Союзу отошли финские территории в марте 1940 года, граница от Кандалакши была отодвинута на запад более чем на 60 километров, и теперь от Кировской железной дороги до государственной границы расстояние стало около 130 километров. Для разворачивания войск и строительства укрепрайонов к новой границе у пункта Куоляярви по советской и бывшей финской территории было проложено около 90 км железной дороги, построены железнодорожные станции. Здесь было оборудовано два рубежа обороны: первый по линии Корья-Куоляярви-Лампела и второй вдоль озер Куоляярви и Апаярви. На мурманском направлении укрепленный район строился в районе Титовки.

На всех трех направлениях – мурманском, кандалакшском и кестеньгском – оборону держала 14-я армия. К началу боевых действий 22 июня 1941 года на мурманском направлении Титовский укрепленный район занимали части 14-й стрелковой дивизии в составе 95-го стрелкового полка и 241-го артиллерийского полка, полуострова Средний и Рыбачий обороняли от вражеских десантов 135-й стрелковый полк 14-й СД и части 23-го укрепленного района, созданного на этих полуостровах. Третий полк 14-й СД, 325-й СП, располагался на Мурманском побережье в поселке Териберка, и его задачей была оборона от морских десантов побережья севернее Мурманска, где были созданы мощные опорные пункты с минными полями и проволочными заграждениями. 52-я стрелковая дивизия находилась в Мончегорске и Мурманске. Поэтому 22 июня в Титовском укрепрайоне располагался только один 95-й стрелковый полк с артиллерией. Такое расположение частей 14-й армии говорит о том, что наше командование готовилось к обороне обширной территории: государственной границы, полуостровов Средний и Рыбачий, а также Мурманского побережья. К 22 июня строительство и оборудование Титовского укрепрайона еще не было закончено. Здесь на двух высотах, занятых 2-м стрелковым батальоном, успели построить 12 бетоно-бетонных дота, которые в основном имели по две амбразуры и обеспечивали защиту от двукратного попадания в одно место 120-мм снаряда. Доты прикрывала пехота, для которой были оборудованы окопы из камней (дальнейшие боевые действия показали, что такие окопы не дали должной защиты пехотинцам). В других районах обороны 95-го стрелкового полка доты построить не успели. Система обороны укрепрайона, в том числе и в районе дотов, еще не была закончена, так как минные поля и проволочное заграждение установлены не были, а доты не были замаскированы землей. С началом войны началось дооборудование укрепрайона с установкой минных полей.

Для наступления на Мурманск к 26 июня 1941 года в районе Луостари немцы развернули 19-й горнострелковый корпус «Норвегия» в составе двух горноегерских дивизий – 2-й и 3-й – с приданными им подразделениями.

На кандалакшском направлении согласно плану прикрытия госграницы был развернут двумя эшелонами 42-й стрелковый корпус 14-й армии: 122-я стрелковая дивизия в составе двух стрелковых полков, 420-го И и 715-го, СП и одного 369-го гаубичного артиллерийского

полка была выдвинута на первый рубеж обороны к самой границе в укрепрайон Куолярви, вторая, 104-я, стрелковая дивизия заняла вторую полосу обороны по линии озер Апаряви и Куолярви. Таким образом, оборона на кандалакшском направлении была изначально эшелонированной, что в дальнейшем самым лучшим образом сказалось на всей оборонительной операции.

14-я армия под Кандалакшей имела еще и одну 1-ю танковую дивизию, которую командующий генерал-лейтенант Фролов держал в резерве в районе станций Алакуртти и Кайрала у железной дороги для быстрой переброски, в зависимости от обстановки, на любое из трех направлений: мурманское, кандалакшское или кестеньгское. Всего в дивизии было 370 танков и 53 броневика: 176 БТ-7, 89 БТ-5, 31 Т-28 и Т-28Э, 6 КВ, 18 Т-26 различных модификаций, 50 огнеметных танков ХТ-26.

Для наступления на Кандалакшу противник сосредоточил 36-й немецкий армейский корпус в составе 169-й пехотной дивизии, дивизии СС «Норд», а также 6-ю пехотную дивизию финнов. Противник также имел два танковых батальона, 40-й и 211-й, имевших в своем составе около 100 танков.

Советская авиация в Заполярье была представлена ВВС Северного флота и 1-й смешанной авиационной дивизией (1-й САД), которая 22 августа 1941 года была преобразована в военно-воздушные силы 14-й армии. В составе 1-й авиадивизии имелось три авиаполка: один бомбардировочный, 137-й СБП, и два истребительных 145-й и 147-й ИАП. ВВС Северного флота под Мурманском имели 72-й смешанный авиаполк и 118-й морской разведывательный авиаполк.

Таблица 1. Боевой состав 1-й САД и ВВС Северного флота на 22 июня 1941 года

1-й САД					ВВС Северного флота				
Аэродром	Тип самолетов	Количество исправных самолетов	Количество неисправных самолетов	Всего самолетов	Аэродром	Тип самолетов	Количество исправных самолетов	Количество неисправных самолетов	Всего самолетов
Африканда	СБ	34	1	35	Ваенга	СБ	9	2	11
	И-15бис	8	0	8		И-16	3	1	4
Шонгуй	И-16	52	4	56	Грязная	И-153	16	1	17
	И-153	33	1	34		И-15бис	20	8	28
	И-15бис	10	1	11		МБР-2	32	5	37
						ГСТ	5	2	7
Всего		137	7	144	Всего		85	19	104

Как видно из таблицы 1, всего в составе 1-й смешанной авиационной дивизии и ВВС Северного флота 22 июня имелось исправных 43 бомбардировщика СБ, 142 истребителя (55 И-16, 49 И-153, 38 И-15бис) и 37 гидросамолетов (32 МБР-2 и 5 ГСТ). 137-й бомбардировочный авиаполк планировался к перевооружению на новую материальную часть – бомбардировщики Пе-2, но в 1941 году в него поступило лишь два самолета этого типа – в начале июля. Согласно докладу штаба ВВС 14-й армии, в составе 145-го ИАП имелись только ранние модификации И-16 с моторами М-25В и М-25А, но тип модификаций не уточняется. Списки потерь 145-го ИАП с серийными номерами говорят о том, что не менее половины из 56 И-16 были

типа 5 с моторами М-25, имевших лишь по два пулемета ШКАС, значительная часть И-16 была типа 10, имевших по 4 пулемета ШКАС, и меньшая часть И-16 была типа 17, имевших две пушки ШВАК и два пулемета ШКАС. В 72-м САП ВВС СФ имелось лишь 4 И-16 типа 24 с моторами М-63, имевших по 4 пулемета ШКАС. Таким образом, абсолютное большинство наших истребителей имели пулеметное вооружение, и очень мало было И-16, вооруженных пушками. Значительное пополнение в размере 12 И-16 тип 24 в 72-й авиаполк поступило 26 июня, которые прибыли железнодорожным транспортом в разобранном виде, и сборка их осуществлялась несколько дней. В 137-й КСБП 29 июня также поступило существенное пополнение из 18 самолетов (1 °СБ и один учебный УСБ 118-й разведывательной авиаэскадрильи, а также 7 СБ из 72-го скоростного бомбардировочного авиаполка).

Довольно крупные авиационные силы ВВС 14-й армии и Северного флота 22 июня базировались на трех основных аэродромах: Ваенга, Шонгуй и Африканда. С началом боевых действий часть авиационных подразделений была переброшена на оперативную площадку Ура-губа, а в начале июля – и на аэродром Алакуртти. 26 июня вступил в эксплуатацию один из основных аэродромов Мурмаши, на котором до этого проводились работы по расширению. Несмотря на то что оперативный аэродром Ура-губа не был полностью готов, сюда с переполненного аэродрома Шонгуй 24 июня было переброшено 10 истребителей: один И-16 145-го ИАП и 9 И-15бис 2-й эскадрильи 147-го ИАП. В дневнике 145-го ИАП сказано, что И-16 перелетали в Ура-губу для выполнения задачи засады истребителей, то есть еще до начала активных боевых действий советские истребители использовали засады на оперативных посадочных площадках. Таким образом, к началу активных боевых действий 28–29 июня 1941 года советские ВВС в Заполярье имели довольно развитую аэродромную сеть, что позволяло командованию широко маневрировать авиацией.

Немцы к этому времени получили в свое распоряжение не менее пяти норвежских и финских аэродромов Банак, Хебуктен, Луостари, Рованиеми и Кемиярви, которые стали использоваться 5-м Воздушным флотом непосредственно в боевых действиях на мурманском, кандалакшском и кестеньгском направлениях в полосе действий ВВС 14-й армии и ВВС Северного флота. Особенностью аэродромной сети немцев являлось эшелонированное расположение аэродромов и значительное расстояние от линии фронта до аэродромов Банак и Рованиеми, что делало эти аэродромы трудноуязвимыми для наших ВВС (между аэродромами Банак и Ваенга – расстояние 350 километров, Рованиеми и Африканда – 320 километров).

О боевом составе немецкой авиации известно следующее. К 22 июня 1941 года на аэродроме Хебуктен были сосредоточены:

- группа IV(St)/LG1 (36 пикирующих бомбардировщиков Ю-87);
- 6-й отряд 6./KG30 (10 пикирующих бомбардировщиков Ю-88);
- 1-й отряд 1./JG77 (10 истребителей Ме-109Е);
- отряд группы ZG76 (6 истребителей Ме-110);
- звено эскадрильи дальней разведки 1.(F)/124 (3 Ю-88);
- звено эскадрильи ближней разведки 1. (H) 32 (4 «Хеншель-126»).

В течение недели, то есть к моменту наступления немцев на Мурманск, на аэродромы Хебуктен, Банак, Луостари и Рованиеми прибыли дополнительные подразделения 5-го Воздушного флота. Так, 21 июня начали прибывать 12 Ме-109Е 14-го отряда 14./JG77, и вскоре все они перелетели на аэродром Хебуктен. 23 июня наша радиоразведка отметила посадку на этом аэродроме после перелета группы 14 Ме-109 и Ме-110. На аэродроме Банак, по немецким данным, 20 июня находилось 14 Ме-110, но какое число самолетов этого типа перелетело на аэродром Хебуктен – неизвестно. Эскадрилья дальней разведки 1.(F)/124 вскоре насчитывала 9 Ю-88 и 2 До-215. На аэродроме Рованиеми находилось разведывательное звено F-Kette Lapland (3 До-17). Таким образом, на мурманском и кандалакшском направлениях немцы сосредоточили: 46 пикирующих бомбардировщиков Ю-87 и Ю-88; 14 разведчиков-бом-

бардировщиков Ю-88, До-215 и До-17; 4 ближних разведчика «Хеншель-126»; 22 истребителя Ме-109Е и 6-14 истребителей Ме-110. Новые подразделения бомбардировщиков Ю-88 и «Хейнкель-111» придут на аэродром Банак в течение июля.

С нашей стороны следует отметить рациональное распределение имеющихся авиационных сил по направлениям: на мурманском направлении действовали ВВС Северного флота и два истребительных авиаполка 1-й САД: 145-й и 147-й ИАП. 147-й ИАП, имевший на вооружении бипланы И-153 и И-15бис, действовал в основном как штурмовой авиаполк. На кандалакшском направлении оставался 137-й КСБП с приданной в его распоряжение 4-й эскадрильей И-15бис 147-го ИАП. 24 июня на аэродроме Африканда находилось 9 истребителей И-15бис, которых пока вполне хватало для работы на кандалакшском направлении, где немцы не проявляли большой активности. Однако вскоре после начала активных боевых действий обстановка потребовала значительного усиления истребительных сил на кандалакшском направлении, куда будут направлены МиГ-3 и И-16 147-го и 145-го ИАП. Так, 5 июля 1941 года на аэродроме Африканда в исправном состоянии находилось 17 бомбардировщиков (16 СБ и 1 Пе-2) и 13 истребителей (3 МиГ-3, 2 И-16, 2 И-153 и 6 И-15бис), еще 8 самолетов нуждались в ремонте.

Несмотря на то что 1-я САД подчинялась сухопутному командованию 14-й армии, одними из главных целей армейской авиации являлись аэродромы и порты противника. Сохранились документы от 22 июня 1941 года, которые дают представление об организации боевых действий советской авиации и тактике действий. «Штурманские указания 137-го КСБП» от 22 июня 1941 года назначали основные цели бомбардировщикам СБ на трех направлениях: 1) Северное направление – порты Варде, Киркенес и Лиинахамари (Петсамо), аэродромы Киркенес (Хебуктен) и Луостари; 2) Северо-западное направление – пункты Наутси, Вертониemi, Инари, Ивало; 3) Западное направление – аэродромы Рованиemi, Кемиярви, Вуотсо, Соданкюля, Вуаярви. Указания гласили, что для обеспечения скрытности полета к целям применять нелинейные маршруты, менять высоту полета, а при повторных вылетах на цели изменять маршруты. Для исключения обстрела своей зенитной артиллерией при пролете линии фронта назначались «выходные и входные ворота». Действия бомбардировщиков СБ в глубоком тылу противника по плану предусматривались без истребительного сопровождения, так как скоростных и дальних истребителей для этого не было, а для имеющихся машин типа И-16, И-153, И-15бис назначались рубежи отсечения истребителей противника на пути возвращения бомбардировщиков. Распоряжения командующего 14-й армией касались также организации взаимодействия авиации с наземными войсками: *«На направлении, где организуется взаимодействие авиации с наземными войсками, от 1 АД выслать делегатов на каждую стрелковую дивизию по три делегата... Пролетая над нашими войсками, наша авиация подает опознавательные сигналы: ведущая машина покачивается с крыла на крыло. Наземные войска выкладывают полотнища, потом убирают»*¹. То есть командованием предпринимались меры по организации взаимодействия авиации и сухопутных войск, но без использования радиосвязи это было сделать крайне сложно.

¹ ЦАМО, Ф.114 ГБАП, оп. 53880, «Боевые распоряжения 1-й САД».



Командующий 14-й армии генерал-лейтенант Фролов

Бомбардировщики СБ 137-го КСБП в дальнейшем оказали значительную поддержку сухопутным войскам в боях вдоль дороги Куолярви-Кандалакша. Командующий Северным флотом контр-адмирал Головкин, считая одной из главных задач первой недели войны бомбардировки портов противника, просил наркома ВМФ усилить его бомбардировочную авиацию. Так, 22 июня контр-адмирал Головкин докладывал наркому ВМФ, что, по разведывательным данным штаба 14-й армии, через Киркенес и норвежские фьорды до Тана-фьорда поступает много войск и вооружения. По этой причине Головкин считал, что *«необходимо нанести удары авиацией по фьордам и дороге Тана-фьорд-Киркенес; имеющимися 10 самолетами СБ этой задачи выполнить нельзя, а 14-я армия имеет в своем распоряжении один полк СБ, но держит его в направлении Кандалакша. Командующий 14-й армией не соглашался на нанесение такого удара. Поэтому командующий Северным флотом просил народного комиссара ВМФ помочь флоту авиацией»*. Отдавая должное инициативе командующего Северным флотом, стремившегося эффективнее противодействовать движению воинских грузов противника через порты Петсамо, Киркенес и привлечь для этой цели как можно больше бомбардировщиков, сегодня можно с уверенностью сказать, что эффективность бомбардировочных действий и советской авиации, и немецкой того периода была недостаточной для срыва воинских перевозок, что наглядно показал дальнейший ход боевых действий. Также для чувствительного воздействия с воздуха по морским коммуникациям противника необходимы были более крупные и эффективные силы, чем 20–30 бомбардировщиков СБ, способных бомбить только с горизонтального полета или пологого планирования. Для более-менее эффективного поражения морских целей необходимо было несколько десятков пикирующих бомбардировщиков либо торпедоносцев, чего в то время Северный флот не имел. Отказ генерал-лейтенанта Фролова на предложение командующего Северным флотом использовать весь 137-й КСБП для нанесения бомбоударов по вражеским портам следует признать правильным, так как еще до начала сухопутных сражений бомбардировщики СБ, летая глубоко в тыл противника, понесли бы слишком большие и неоправданные потери. Несмотря на разные взгляды командования 14-й армии и командования Северного флота в первые дни войны по вопросу использования 137-го КСБП, эти разли-

чия нельзя назвать противоречиями, так как уже 24 июня 1941 года командование 14-й армии направило в распоряжение командующего ВВС Северного флота эскадрилью капитана Котова из состава 137-го КСБП в составе 1 °СБ именно для нанесения бомбардировочных ударов по портам и аэродромам противника. Данное решение, очевидно, принималась на уровне народного комиссара ВМФ, так как именно к нему обращался за помощью в решении вопроса командующий Северным флотом. Экипажи 137-го КСБП группы капитана Котова для этой цели были подобраны наиболее натренированные к полетам в сложных погодных условиях Севера, в совершенстве владевшие «слепым полетом». Таким образом, был найден компромисс. Это явилось первым значительным примером взаимодействия ВВС 14-й армии и Северного флота. Сразу оговоримся, что в оперативном отношении Военный совет Северного флота подчинялся Военному совету Северного фронта, и основные боевые задачи авиация флота выполняла в интересах наземного командования 14-й армии, что являлось вполне естественным в период оборонительных сражений на сухопутном театре военных действий. Цели на линии фронта и подходящие резервы противника авиация флота атаковала по заданиям 14-й армии. Но у авиации флота имелся и ряд специфических задач по охране и разведке прилегающей морской акватории, обороне флотских береговых объектов и кораблей в море, а также атакам вражеских морских целей.

19 июня 1941 г

Готовясь развязать войну против Советского Союза, германское командование провело огромную работу по разведывательной аэрофотосъемке советской территории. В Заполярье эта задача была возложена на эскадрилью дальней разведки 1.(F)/124, которая с 17 июня начала выполнять разведывательные полеты над Кольским полуостровом, фотографируя военно-морские базы, аэродромы, укрепления на государственной границе, железнодорожные станции и другие объекты. Германское командование готовилось к нанесению мощных авиационных ударов и самым серьезным образом занималось вскрытием советских объектов, что являлось первым условием эффективности бомбовых ударов. Советское командование делало попытки противодействовать разведывательным полетам противника. С 17 по 19 июня только истребители ВВС Северного флота, И-16, И-153 и И-15бис, произвели 42 самолето-вылета на перехваты разведчиков, но во всех случаях немецкие самолеты, летая на высотах от 5000 до 8000 метров, без проблем уходили на свою территорию. Лишь один раз, 19 июня в 11:45, удалось перехватить вражеского разведчика. Наперехват вылетело звено И-153 72-го САП старшего лейтенанта Воловикова. Над северо-западной частью полуострова Рыбачий Воловиков догнал, по его докладу, «Хейнкель-111» и произвел по нему атаку, но сам был атакован истребителем сопровождения Ме-110, в результате чего дальнейшее преследование нарушителя стало невозможным и летчик вернулся на свой аэродром. В данном случае присутствует распространенная ошибка в опознавании типа вражеского самолета, так как разведывательные полеты совершали «Юнкерсы-88», а не «Хейнкели-111». В этот же день в 13:02 оперативному дежурному ВВС СФ поступило сообщение: *«Из Шонгуя на Мурманск вылетел двухмоторный самолет. Вылетело два звена для уничтожения из 14-й армии (И-153)»*. «Чайки» и на этот раз успеха не имели, да и по-другому вряд ли могло быть. При наличии большого превышения «Юнкерса-88» «Чайка» не могла перехватить этот довольно скоростной бомбардировщик. Сохранились воспоминания летчика 20-го ИАП Леонида Павловича Лапина, воевавшего в Заполярье с 1942 года. Будучи еще сержантом 12-го ИАП, Леонид Лапин первые боевые вылеты выполнил на И-153 в ноябре 1941 года под Москвой. О своей первой встрече с воздушным противником он повествует с нескрываемой досадой. По его описанию, кроме штурмовок, *«другой и основной нашей работой в период до 15 декабря [1941 года] были полеты на барраж. Необходимо было прикрыть с воздуха стратегически важный железнодорожный мост через реку Оку, по которому осуществлялась связь с нашими войсками, стоявшими в районе Тулы и далее. Этот мост немцы всеми силами старались разбомбить, но все их попытки потерпели крах, и он остался целым до конца войны. Кроме нас, его прикрывали и другие части, так как мы, барражируя, часто встречали и «МИГи», и «ЛАГГи», и И-16. Но и тут наши нескоростные «Чайки» нас подводили. Как-то раз мы вели барраж звеном Паши Сахарова и увидели, что к мосту с запада идет звено Ю-88 (три самолета). «Гансы» были ниже нас метров на 500–700. Мы, конечно, сразу бросились на них. Они же, увидев нас, сделали переворот и, включив форсаж, спокойно удрапали. Я, имея на борту один из пулеметов калибра 12,7 мм, издали пострелял по ним для облегчения души, но вряд ли даже и попал. Вот такая была у нас тогда грозная авиационная техника»*. Большинство советских истребителей на Севере были бипланы И-153 и И-15бис.

К началу Великой Отечественной войны работа советской авиации в Заполярье имела некоторые особенности. Военно-воздушные силы Северного флота, имея флотское подчинение, в оперативном отношении подчинялись также и командованию 1-й смешанной авиационной дивизии. Об этом говорят записи в «Журнале боевых действий оперативного дежурного ВВС СФ»²:

² ОЦВМА, ф.20, д.3672.

«19.06.41 г. 11:50. Передано приказание ОД 1 САД выслать два звена на границу для барража...»

23:54. Передал ОД 1 САД о наличии дежурных звеньев И-153 и И-16 над Полярным».

Таким образом, еще до начала войны 1-я САД и ВВС СФ работали согласованно, оповещая друг друга о появлении самолетов противника, о вылетах своих истребителей. Кроме того, командование 1-й САД давало приказания авиации Северного флота на подъем истребителей.

Еще одна особенность касается использования советской авиацией тактической единицы «пара истребителей». Подробное изучение документов авиационных частей приводит к выводу о том, что советские истребители на Севере еще до начала войны на боевые задания вылетали не только в составе троек, но иногда и в составе пар. Согласно записям оперативного дежурного 72-го САП в «Журнале боевых действий 72-го авиационного полка ВВС Северного флота»³ от 19 июня 1941 года, в 12:30 оперативный дежурный «Кронштадт» донес, что в районе полуострова Средний вдоль границы летает двухмоторный иностранный самолет. После этого в 12:34 вылетают два И-153, в какой район – не указано, но, очевидно, что к полуострову Средний. Дальше в этом же журнале зафиксированы следующие события:

«16:10. Начальник штаба ВВС СФ майор Селиванов приказал дежурному звену № 2 занять готовность № 1 (моторы опробовать, личному составу у самолетов быть готовым на то же задание, за границу не лезть, пытаться посадить, но если откажется, то стрелять).

16:50. С 17:30 установить патруль в воздухе до 20:30 в районе Пумманки (полуостров Средний. – Прим. автора). Высота 3000–4000 метров. Состав пара или звено. Иметь связь с ПВО. О вылете сообщить ПВО и ВВС. Начальник штаба ВВС майор Селиванов. Доложил командиру полка и начальнику штаба».

Как видим, еще до начала войны указания об использовании пары или тройки истребителей шли из штаба ВВС СФ. То есть имело место применение как троек, так и пар истребителей, что наглядно демонстрируют записи и ход дальнейших боевых действий.

³ ОЦВМА, ф.75, д. 3662.

20 июня 1941 г

Весьма интересные события развернулись на следующий день, о которых сообщают записи оперативного дежурного 72-го САП в журнале боевых действий:

«20 июня 1941 года.

14:58, в южной части аэродрома показался самолет противника типа До-24. Доложила 72-я батарея. Доложил ОД ВВС СФ. Звено И-153 взлетело.

17:35, 72-я батарея: с западной стороны аэродрома идет самолет противника, тип – «Дорнье» До-18.

17:36, 72-я батарея: открываю огонь.

17:40, 72-я батарея: самолет противника идет перпендикулярно аэродрому, расстояние 14 километров, выпускает голуби.

17:40, оперативный дежурный ВВС СФ: поднять звено и посадить самолет противника. Доложено командиру авиаполка.

17:42, взлетели 3 И-153, 2 И-16. Доложено ОД ВВС.

17:55, 72-я батарея: самолет уходит в море, расстояние 22 500, высота 200 метров.

17:58, 72-я батарея доложила: в 26 километрах 2 И-16 атаковали самолет противника, повернули и ведут сюда.

18:02, 72-я батарея: 2 И-16 ведут самолет к аэродрому.

18:10, 3 И-153 и 1 И-16 вылетели.

18:15, самолет противника повели к аэродрому Грязное.

18:34, все самолеты произвели посадку».

Что за гидросамолет был перехвачен североморскими летчиками, не известно. В этих записях хорошо прослеживается работа истребительной авиации ВВС СФ и зенитных батарей. Как видим, довоенный приказ командующего Северным флотом на ведение огня по воздушным нарушителям выполнялся. 72-й САП имел прямую связь с 72-й зенитной батареей, прикрывавшей Ваенгу, получал от нее целеуказание и согласовывал действия. Команда истребителям для взлета наперехват давалась из штаба ВВС СФ, и время от приема команды до вылета дежурного звена составило всего 2 минуты! Причем за это время успели подняться 5 самолетов, что говорит об очень высокой степени боеготовности наших истребителей.

Кроме флотской авиации, строй пары истребителей до начала войны иногда использовала и армейская авиация. В «Дневнике боевых действий 145-го ИАП с 19.06.41 г. по 30.09.43 г.»⁴ первая запись о боевом вылете на перехват сделана 19 июня 1941 года: *«19.06.41. В 13:00 He-111 над аэродромом Шонгуй прошел курсом на юг на высоте 1500 метров. Поднявшееся дежурное звено 2 И-16 (летчики Шпота и Вишневой) самолета противника не догнало, последний ушел в облачность».* В дальнейшем в наших документах иногда встречаются примеры, когда И-16 145-го ИАП летали на боевые задания в составе пар, но очень редко. Таким образом, для устаревших истребителей И-16, И-153 и И-15бис основной тактической единицей являлось звено из трех самолетов, но иногда использовались и пары истребителей. Новые скоростные истребители МиГ-3, прибывшие в Заполярье в начале июля 1941 года, с первых же боевых вылетов стали вылетать парами, о чем будет рассказано позже.

⁴ ЦАМО, ф.19 ГИАП, оп.727300, д.1.

22 июня 1941 г

До и после 22 июня сухопутные силы фашистской Германии еще продолжали сосредотачиваться в Финляндии. Сама Финляндия в период времени с 22 по 25 июня 1941 года была вне войны. По этой причине в период с 22 по 24 июня у советской авиации и флота в Заполярье имелась возможность проявлять активность только над норвежской территорией и вдоль побережья. И здесь советское командование проявило должную инициативу. 22 июня на Северном флоте, как и на всех других флотах, согласно приказу наркома ВМФ Н. Кузнецова была объявлена готовность № 1. Два авиационных полка – 72-й САП и 118-й МРАП – были подготовлены к боевым вылетам, на самолеты подвесили бомбы, в кабинах находились экипажи. К 03:30 в 5-й эскадрилье 72-го САП на два звена СБ подвесили бомбы ФАБ-250, еще три СБ имели бомбы ФАБ-100. Кроме того, 22 июня Северный флот получил приказ наркома ВМФ о начале боевых действий подводных лодок вдоль побережья Норвегии, после чего три подводные лодки – Щ-421, Щ-401 и М-176 – вышли на позиции в Варангер-фьорд и в район Варде.

В отличие от Северного флота, войскам 14-й армии тревога была объявлена уже после начала наступления германских вооруженных сил на центральном участке советско-германского фронта. Соответственно, и 1-я смешанная авиационная дивизия (1-я САД) получила сигнал тревоги в 04:00 22 июня 1941 года. Через 1 час 15 минут в 137-м КСБП самолеты СБ были снаряжены бомбами и подготовлены к вылету, то есть 1-я САД была приведена в полную боевую готовность. Кроме этого, в «Истории 137-го КСБП» отмечено, что командир полка полковник Удонин приказал рассредоточить самолеты, что было четко выполнено. В этот период времени в Заполярье немецкая авиация еще не была полностью сосредоточена и атак по советским аэродромам ни в этот день, ни в следующие три дня не последовало. Противник ограничился разведывательно-ударными вылетами одиночных и мелких групп самолетов.



Командующий ВВС Северного флота генерал-майор Кузнецов

В этот день облачность была десятибалльная с нижней кромкой 150–300 метров, шел дождь, ветер был порывами до 12 метров в секунду. Метеоусловия в эти дни были настолько плохие, что 22 июня потерпели аварии 3 И-153 147-го ИАП. Три «Чайки» были подняты на перехват бомбардировщиков противника в район Рестикента и, не имея навигационного оборудования, потеряли ориентировку в сплошной облачности, после чего их пилоты произ-

вели вынужденные посадки. Один из летчиков, младший лейтенант Иванов, при этом утонул в Мотовском заливе. Наше командование посчитало, что в этом районе действуют финские бомбардировщики, но в действительности на мурманском направлении действовали только немецкие самолеты. В 13:35–14:19 на перехват вражеских самолетов вылетели еще два звена – И-153 и И-16, но противник обнаружен не был, и наши истребители произвели посадку благополучно.

В этот день радиоразведка Северного флота засекла перелет из Тронхейма в Бодене «Мессершмиттов-110». Это говорило о том, что противник подтягивал свои авиационные эскадрильи к району Киркенеса. Также в этот день радиоразведка отмечала полеты немецких самолетов, использовавших секретные позывные в районе аэродромов Банак и Киркенес.

На сухопутном фронте в Заполярье боевые действия еще не начались. Советскому командованию было хорошо известно, что германские войска еще до начала войны с Советским Союзом концентрировались на мурманском и кандалакшском направлениях на территории Норвегии и Финляндии. Разведсводка № 1 штаба 1-й САД к 10.00 22 июня 1941 года гласила:

«Мурманское направление: 3. По агентурным данным, в Киркенес с 5 по 20.6.41 г. прибыло до 20 000 немецких войск...»

Кандалакшское направление:

1. Отмечено сильное движение транспортов в район Котало...

2. В районе Келоселькя интенсивное движение транспорта (50 грузовых автомашин, 17 легковых автомашин и 20 мотоциклистов)...

4. Мяркьярви – штаб 9-й дивизии немецких войск. В Сарвиселькя сосредоточен 7-й полк, входящий в 9 ПД.

Выводы: 1. Финские и немецкие войска продолжают сосредоточение к государственной границе. Ведут усиленное наблюдение и производят оборонительные работы...»

Разведсводка № 2 к 20.00 этого же дня, 22 июня 1941 года, сообщала:

«Кандалакшское направление: 3. В Рованиеми сосредоточено до 20 000 немецких войск и до 5000 финских войск».

Еще до начала войны постоянно отмечалось прибытие транспортов в порты Северной Норвегии и Северной Финляндии. Так, 20 июня 1941 года в 23:35 отмечено прибытие в порт Петсамо семи транспортов в сопровождении корабля неустановленного типа. Разведсводка № 5 штаба 1-й САД к 12.00 24.06.41 г. констатировала, что «с 5 по 19 июня в район Варде, Вадсе, Киркенес прибыло 64 транспорта с войсками, боеприпасами и продовольствием». Как известно, в район города Рованиеми еще 9 июня 1941 года была передислоцирована из Норвегии моторизованная дивизия СС «Норд», которая должна была наступать на город Кандалакшу. Кроме того, после нападения Германии на Советский Союз 22 июня 1941 года немецкие 2-я и 3-я горные дивизии в этот же день начали выдвижение к советской границе на мурманском направлении по территории Финляндии из района Киркенеса (Норвегия).

Зная о сосредоточении немецких войск на территории Норвегии и Финляндии, наше командование 22 июня начало сосредоточение войск к границе, и оно будет продолжаться еще целую неделю, вплоть до начала немецкого наступления 28 июня. 22 июня войска 14-й армии были рассредоточены на большой территории и не готовы к отражению сконцентрированного удара на мурманском и кандалакшском направлениях. 14-я стрелковая дивизия прикрывала Мурманское побережье и госграницу в районе Титовки. Полки, входившие в эту дивизию, располагались следующим образом: 95-й стрелковый полк – в районе Титовки, здесь же имелось несколько танков 35-го разведывательного батальона; 135-й стрелковый полк – на полуостровах Средний и Рыбачий; 325-й стрелковый полк – в районах Териберки и Иоканки. В этих же районах находились артиллерийские части. 52-я стрелковая дивизия находилась в Мончегорске и Мурманске, к 10:00 22 июня 205-й стрелковый полк производил погрузку на транс-

порт «Спартак» в Мурманском порту для дальнейшей переправки на западный берег залива. 205-й стрелковый полк имел задачу выдвинуться в район 95-го стрелкового полка для обороны государственной границы. 42-й стрелковый корпус (СК) находился на кандалакшском и кестеньгском направлениях, его соединения располагались следующим образом: 122-я стрелковая дивизия с артиллерийскими частями – в укрепленном районе Куолаярви; 104-я стрелковая дивизия также с артиллерийскими частями выступила походным маршем из Кандалакши в Алакертти. Кроме того, к 22:00 22 июня на станции Алакертти было разгружено 5 эшелонов 1-й танковой дивизии. 242-й СП 104-й СД с артиллерией находился в районе Софпорог на кестеньгском направлении. Таким образом, командование 14-й армии уже 22 июня срочно начало переброску войск в районы Титовки и Куолаярви, однако перебазирование будет продолжаться еще несколько дней, и к началу немецкого наступления 29 июня войска будут еще на марше к Титовке и реке Западная Лица. Дорога от 29-го километра от мыса Мишукова до 61-го километра была труднопроходимой для автотранспорта: на ней проводились ремонтные работы, что не могло не сказаться отрицательно на скорости передвижения наших войск. Важнейшим звеном в переброске войск на западный берег Кольского залива в первые дни войны явился Мурманский порт и его транспортные суда. 22 июня переправу через залив начал 205-й СП 52-й СД. Войска производили погрузку в Мурманском порту, выгружались на мысе Мишуков и дальше следовали по дороге к реке Западная Лица. 205-й СП перебрался через Кольский залив 23 июня, за ним начали погрузку 208-й гаубичный артиллерийский полк (ГАП), 112-й отдельный батальон связи и 814-й ОЗАД. Перевозкой войск занимались транспорты «Спартак», «Иртыш», «Обь», «Шексна», «Узбекистан» и «Циолковский». 112-й стрелковый полк 52-й СД еще находился в Мончегорске и начал погрузку на железнодорожный эшелон 23 июня. 112-й СП начал прибывать в Мурманск 24 июня. 25 июня 58-й СП, третий по счету стрелковый полк 52-й стрелковой дивизии, начал прибывать на станцию Мурманск с кандалакшского направления. В течение 25–29 июня эти два полка 52-й СД будут переправляться на западный берег Кольского залива морским транспортом и самостоятельно двигаться к Западной Лице и Титовке. Здесь стоит заметить, что в эти дни немцы также занимались переброской своих частей, предназначенных для наступления на Мурманск, из Киркенеса в район Луостари.

Запасы снарядов у нашей артиллерии были явно не достаточными. 22 июня боекомплект составлял в 14-й СД – 3, в 52-й СД – 1,5, в 122-й СД – 1,5, в 104-м артиллерийском полку – 3.

23 июня 1941 г

23 июня фашистская авиация вела боевые действия мелкими группами бомбардировщиков по 1-2-3 самолета. Активная переброска наших войск на западный берег Кольского залива не могла пройти незамеченной для противника, но оказать какое-либо воздействие на нее немцы не смогли. Лишь один вражеский бомбардировщик в период времени 05:45–06:00 с высоты 100–200 метров сбросил бомбы по разгружающемуся транспорту у мыса Мишукова. В это время шла разгрузка 205-го стрелкового полка. Попаданий в транспорт не было. По самолету открыли огонь зенитная артиллерия и пулеметы, но безрезультатно. Мелкие группы двухмоторных бомбардировщиков отбомбились по району Полярного, но попаданий также не было. Несколько бомб упали по поселку Ура-губа, в котором были разрушены 5 домов и нарушена проволочная связь. На перехват вражеских бомбардировщиков в течение дня вылетали 28 И-153, 30 И-15бис и 40 И-16 ВВС СФ и 1-й САД. Один из бомбардировщиков сбросил бомбы в районе гидроаэродрома губа Грязная, но бомбы упали в залив и повреждений не принесли. Это была первая атака нашего аэродрома в Заполярье. Встреча наших истребителей с противником произошла около 06:00, когда пятерка И-15бис 72-го САП вылетела на перехват видимого противника, появившегося над аэродромом Ваенга. Капитан Раздобудько и лейтенант Лопухов на высоте 1000 метров произвели две атаки по одному или двум бомбардировщикам, принятым за «Хейнкелей-111». Очевидно, это были Ю-88, и они без труда ушли в облачность от тихоходных бипланов. В это же время вылет на перехват выполнил старший лейтенант Сафонов в паре со своим ведомым лейтенантом Антипиным, у них встреча с противником не состоялась.

В первые же дни войны командование Северного флота весьма активно задействовало авиационную составляющую флота. Уже 22 июня 1941 года, когда в Заполярье стояло затишье на сухопутном фронте, а Финляндия была вне войны, командующий СФ контр-адмирал Головкин запросил разрешение наркома ВМФ Кузнецова действовать по территории Норвегии в связи с сосредоточением на аэродромах Киркенес (Хебуктен) и Лаксельвен (Банак) около 100 немецких самолетов. Народный комиссар ВМФ разрешил наносить удары авиацией по сосредоточению неприятельских ВВС на территории Норвегии. Это была значительная инициатива командования Северного флота. По документам 72-го САП, с 22 июня 1941 года прослеживаются активные действия ВВС СФ не только по разведке и бомбардировке аэродрома Хебуктен, но также по разведке и бомбардировке портов противника Варде, Киркенес, Лиинахамари. Кроме плохой погоды, еще один очень важный фактор сказывался на эффективности боевых действий нашей авиации. До войны советская авиация в Заполярье не проводила разведывательных полетов над норвежскими аэродромами Хебуктен и Банак. Поэтому, как отмечалось в отчете штаба ВВС СФ, *«данных об этих аэродромах было недостаточно, да и те были разноречивы... Эти обстоятельства заставили с первых дней войны организовать тщательную разведку аэродромной сети противника, после чего наносились бомбовые удары по аэродромам»*. Для организации эффективных налетов необходимо было вскрыть базирование вражеской авиации, расположение боевых кораблей и транспортных судов, получить фотоснимки и составить схемы аэродромов и портов. Именно этим и занялась советская авиация в первые же дни войны.

Уже с 22 на 23 июня 1941 года, в условиях полярного дня, десять исправных бомбардировщиков СБ 72-го САП, имевшихся в распоряжении контр-адмирала Головкина, весьма активно были задействованы для ведения боевых действий над территорией противника. В 02:10 на бомбардировку аэродрома Хебуктен вылетела почти вся бомбардировочная эскадрилья 72-го САП в составе 9 СБ, но погода по маршруту была настолько плохой, что через час всей группе пришлось совершить посадку на своем аэродроме Ваенга. Настойчиво пытаюсь совершить

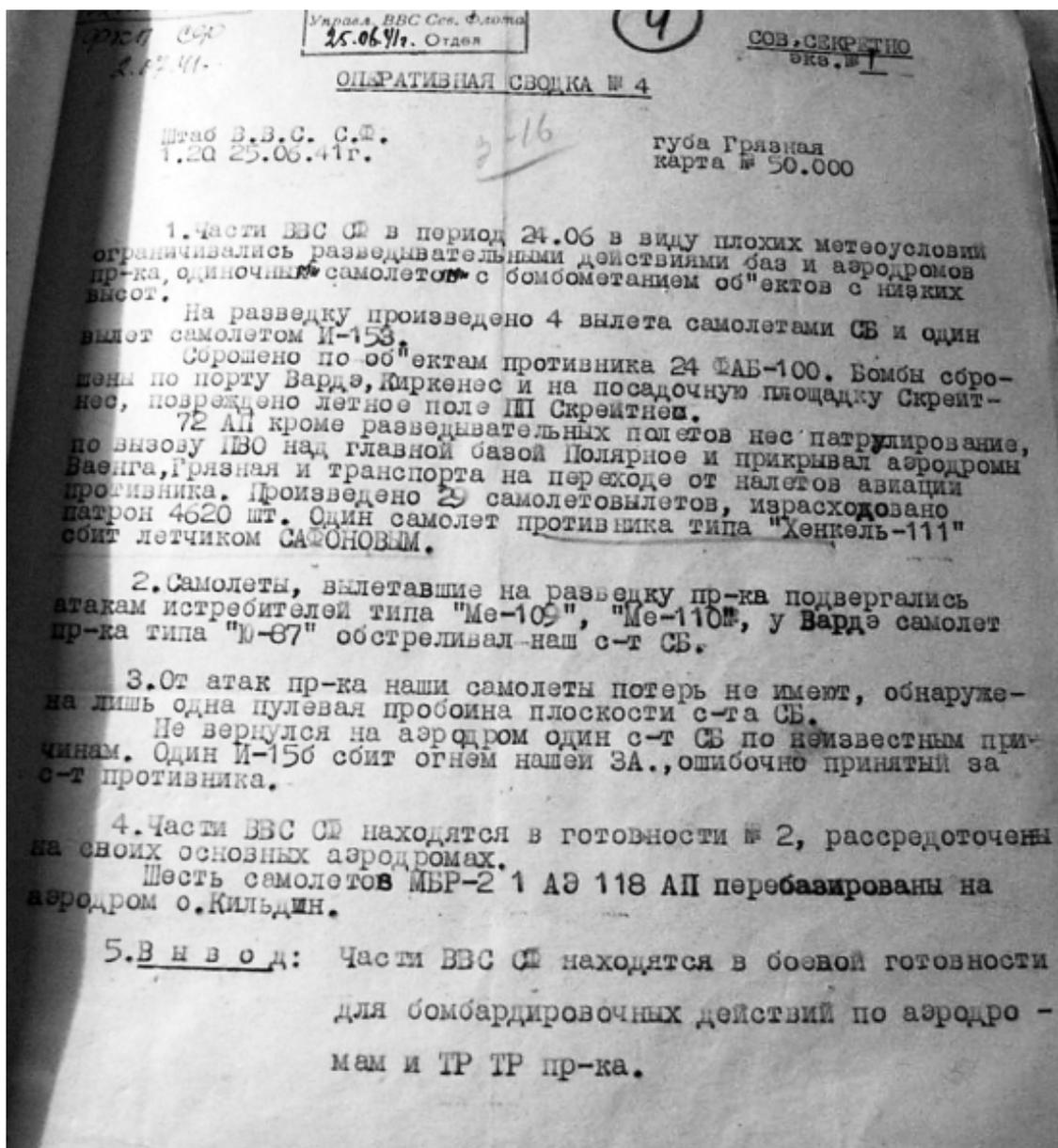
налет по основному аэродрому противника Хебуктен, командующий ВВС СФ генерал-майор Кузнецов отдал распоряжение совершить повторный вылет бомбардировщиков уже через 40 минут после их посадки и дозаправки, но, трезво оценив погодные условия, отставил выполнение задания до улучшения погоды.

В этот день радиоразведка Северного флота установила перелет по территории Норвегии через аэродромы Бодэ и Нарвик на аэродром Хебуктен группы из 14 немецких истребителей Me-109 и Me-110.

24 июня 1941 г

Разведывательные вылеты с бомбардировкой аэродрома Хебуктен удалось совершить на следующий день, 24 июня. Погодные условия в этот день оставались плохими, и авиация выполняла в основном разведывательные полеты. Задание было выполнено, но ценой потери одного бомбардировщика СБ 72-го САП старшего лейтенанта Семененко, который вылетел на разведку аэродрома Хебуктен в 12:17 и был сбит после выполнения задания в районе Цып-Наволока истребителями противника. Это был первый самолет, потерянный в воздушных боях в Заполярье. Весь экипаж, к сожалению, погиб. В него входили: старший лейтенант Семененко, старший лейтенант Валов и младший сержант Громов. Через 50 минут за Семененко вылетел СБ капитана Осокина, задание было то же. Этому бомбардировщику удалось уйти от атаки пары Ме-109Е в облачность. Третьему разведчику СБ капитана Кузнецова также удалось уйти от атаки двух Ме-109Е в районе Киркенеса, скрывшись в облачности. Это позволило экипажу доставить разведывательные данные на свой аэродром. В первые дни войны в Заполярье противники явно недооценивали друг друга. Самолеты-бомбардировщики отправлялись на весьма опасные задания без истребительного прикрытия, это касается как нашей авиации, так и немецкой. По-видимому, наше командование, следуя довоенной рекомендации по применению СБ без истребительного сопровождения, надеялось на скоростные характеристики этого самолета. Высокие скоростные данные Ме-109Е вскоре внесли коррективы в тактику применения бомбардировщиков СБ. Начиная с 26 июня бомбардировщики СБ ВВС Северного флота стали вылетать на боевые задания только в сопровождении истребителей прикрытия до определенного рубежа или по всему маршруту. В течение дня 24 июня наши бомбардировщики также смогли выполнить разведку и сбросить бомбы по норвежским портам Варде и Киркенес.

К сожалению, в 01:57 совершенно нелепо погиб еще один легчик – лейтенант Федоров из 72-го САП. Его И-15бис при полете на низкой высоте в районе Порт-Владимир был принят экипажами наших боевых кораблей за вражеский самолет и сбит их зенитной артиллерией в Мотовском заливе.



Оперативная сводка ВВС Северного флота за 24.06.41 г.

Этот день принес не только горечь первых потерь в войне, но и радость первой победы. Вечером старший лейтенант Сафонов на И-16 сбил первый немецкий самолет в Заполярье, идентифицированный как «Хейнкель-111». События развивались следующим образом. 24 июня в 18:55 на перехват трех бомбардировщиков, идущих с Мурманска на Полярное, были подняты 3 И-15бис командира звена старшего лейтенанта Уварова. Еще через 10 минут в 19:05 поступил сигнал о том, что на гидроаэродром базирования 118-го МРАП губа Грязная (на восточном берегу Кольского залива в 6 километрах западнее Ваенги) на высоте 1000 метров идет бомбардировщик противника. Реакция советских истребителей была очень быстрой. Уже через две минуты в 19:07 на его перехват взлетело звено И-15бис командира звена старшего лейтенанта Реутова. Но И-15бис не имели встречи с противником, уйдя на запад к губе Грязной. Немецкий бомбардировщик был обнаружен визуально с южной стороны аэродрома, и на его перехват в 19:15 вылетел командир 4-й эскадрильи старший лейтенант Сафонов. Бомбардировщик-разведчик шел на высоте 1000 метров, это его и подвело, кроме того, отсутствовало истребительное сопровождение. Сафонов на истребителе И-16 тип 24 настиг бомбардировщик противника и сбил его в 26–28 километрах севернее Ваенги на выходе из Кольского залива.

По одним данным, бомбардировщик противника был сбит пулеметным огнем, по другим – реактивными снарядами РС. Немецкие архивы говорят о том, что в этот день пропал без вести Ju-88А-5 № 8173 из 6-го отряда 30-й бомбардировочной эскадры (6./KG30). Именно его и сбил старший лейтенант Сафонов. За ним через 5 и 6 минут взлетели еще два И-16 тип 24 на перехват бомбардировщика, летящего на 1000 метрах. Лейтенант Рогожин догнал, как отмечено в наших документах, He-111 (очевидно, это был второй Ju-88) уже над островом Кильдин, сделал по нему две атаки, обстреляв двумя очередями, но противник успел скрыться в облаках. Немецкие данные говорят о том, что в этот же день после выполнения боевого задания на аэродроме Хебуктен разбился второй Ju-88 № 2342 (по немецкой классификации, поврежден на 65 % и был списан). Вполне вероятно, что этот бомбардировщик также был потерян в результате боевых повреждений, причиненных или И-16 лейтенанта Рогожина, или зенитной артиллерией, так как в течение дня нашим зенитчикам было засчитано три сбитых самолета. Один бомбардировщик был сбит в районе губы Долгая, примерно в том районе, где одержал победу Борис Сафонов, второй – в районе острова Кильдин, именно там, где производил атаки лейтенант Рогожин. Всего в течение дня с 12:30 до 20:50 отмечались действия нескольких групп от одного до пяти бомбардировщиков в районах Мурманска, мыса Мишукова, Шонгуя, Ваенги, Териберки, острова Кильдин. Ущерба от действий вражеской авиации отмечено не было. На перехват вражеских самолетов вылетали также истребители 1-й САД, но встречи с противником у них не было. Как уже отмечалось, на сухопутном фронте боевые действия еще не начались, тем не менее командование 14-й армии перебазировало на полевой аэродром Урагуба, поближе к линии фронта, эскадрилью истребителей в составе 9 И-15бис 147-го ИАП и одного И-16 145-го ИАП.

В течение дня 52-я СД с артиллерийскими частями продолжала движение по дороге мыс Мишуков – Титовка. Командующий 14-й армией сосредотачивал эту дивизию не на границе, а в районе реки Западная Лица на втором рубеже обороны.

25 июня 1941 г

25 июня согласно общего плану нанесения авиаударов по аэродромам на территории Финляндии командование ВВС 14-й армии и Северного флота с утра организовало рейды на финские аэродромы Луостари, Кемиярви и Рованиemi. Погода в этот день была плохая: сплошная облачность 9-10 баллов высотой 200–300 метров, местами шел дождь и стоял туман. Первый вылет на Луостари состоялся в 04:52. На бомбардировку аэродрома вылетели 8 СБ 72-го САП, однако слишком низкая облачность и туман заставили наше командование вернуть всю группу назад. После этого советское командование проявило настойчивость, и на Луостари было совершено еще не менее четырех разведывательно-ударных вылетов бомбардировщиков СБ, а также четыре групповых вылета истребителей для штурмовки. Первую встречу в бою с «Мессершмиттами-109Е» имели И-153 147-го ИАП, которые в первой половине дня действовали в районе Луостари. Звено старшего лейтенанта Крючкова отбомбилось по аэродрому, на котором были обнаружены самолеты противника и автомашины. Немцы при оборудовании своего передового аэродрома сразу позаботились о прикрытии его зенитным огнем. По «Чайкам» открыли огонь 6 зенитных пушек. После прохода аэродрома появился «Мессершмитт-109Е», с которым провел короткий воздушный бой командир звена старший лейтенант Крючков. Его «Чайка» в бою получила повреждения, но все же благополучно вернулась на свой аэродром.

В 13:50 с Ваенги на разведку аэродрома Луостари ушла пара разведчиков СБ командира 2-й эскадрильи 137-го КСБП капитана Котова и командира звена 72-го САП лейтенанта Хомдохова. Подойдя на высоте 500 метров к аэродрому (высота сопки-гор в районе Луостари достигает до 631 метра), самолет Хомдохова попал под обстрел зениток, и экипаж вскоре заметил взлетевшие немецкие истребители Me-109 с этого аэродрома. «Мессер» уже занимал позицию для атаки по СБ, но разведчиков выручила низкая облачность, и они скрылись в плотных облаках. Интересно, что после посадки разведчиков, которые выяснили метеоусловия и наличие самолетов на Луостари, для бомбардировки аэродрома вылетели еще два звена по три СБ 137-го КСБП, а также 3 и 2 СБ 72-го САП. В 15:20 по аэродрому Луостари с высоты 350 метров безнаказанно отбомбилось звено старшего лейтенанта Плотникова из 137-го КСБП. В результате обстрела с земли бомбардировщики получили по 1–2 пулевые пробоины. На аэродроме было обнаружено 7 самолетов противника. За звеном 137-го КСБП по этому же аэродрому сбросили бомбы еще три СБ, ведомые командиром 5-й эскадрильи 72-го САП капитаном Цецориным, которые, снизившись до высоты 500 метров, смогли успешно отбомбиться по летному полю аэродрома. На летном поле наши легчики разглядели множество людей, очевидно, это были группы, которые занимались оборудованием аэродрома. Налет для противника оказался неожиданным, и зенитчики открыли запоздалый огонь, в результате которого лишь самолет ведомого старшего лейтенанта Задворникова получил одну пулевую пробоину. Результатом бомбардировки считалось разрушение летного поля аэродрома Луостари, что, впрочем, довольно быстро устранялось аэродромными командами. Более подробных сведений противника о результатах этих бомбардировок нет.

Хуже пришлось третьей тройке бомбардировщиков 137-го КСБП. Взлетев с Ваенги через час после звена капитана Цецорина, тройка СБ в 16:55 при подходе к аэродрому Луостари была встречена сильным огнем зенитной артиллерии и шестеркой истребителей Me-109Е. Немцы после нескольких советских бомбардировок приняли меры по истребительному прикрытию Луостари. Сбросив бомбы по цели, наши бомбардировщики развернулись назад. Над аэродромом Луостари «Мессершмитты» перехватили и сбили СБ № 2/67 (бортовой № 8) лейтенанта Кедуна, экипаж, к сожалению, погиб. Двум другим СБ удалось уйти от двух атак пяти или шести Me-109Е, привезя домой по 11–22 пробоины.

В 18:05 по стоянкам самолетов на аэродроме Луостари отбомбилась еще одна тройка СБ 137-го КСБП. Высота атаки наших бомбардировщиков была всего 300 метров, и летчики рассмотрели на стоянках 8-10 бомбардировщиков и 6–8 истребителей, замаскированных в кустах. По тройке СБ открыли огонь зенитная артиллерия и пулеметы, а на развороте их атаковали три «Мессершмитта-109». Нашим бомбардировщикам удалось уйти в облака от этой группы истребителей. Самолеты имели по 6-10 пробоин, один стрелок-радист получил легкое ранение в ногу, но все самолеты благополучно вернулись на аэродром. После вылетов в этот день командование ВВС СФ убедилось в правильности выбранной тактики: *«При плохих метеороусловиях для скрытности налета необходимо идти к цели на бреющем полете, мелкими группами и одиночно, пользуясь рельефом местности, от атак истребителей пр-ка уходить в облака»* (вывод записан в оперативной сводке за 25 июня).

Один из вылетов закончился неудачно из-за ошибки наших зенитчиков. Проходя над Ура-губой в 14:55, пара СБ 72-го САП старшего лейтенанта Трошина в условиях низкой облачности была принята советскими зенитчиками за вражеские самолеты. Зенитные пулеметы открыли точный огонь по низколетящим бомбардировщикам. Пуля пробила верхнюю часть козырька самолета Трошина, но, к счастью, оба СБ смогли уклониться от обстрела и уйти в облака. Здесь летчики потеряли друг друга из видимости, и домой им пришлось возвращаться поодиночке. Трошин благополучно сел на своем аэродроме, а его ведомый старший лейтенант Фирсов в облаках потерял ориентировку, уклонился на восток от аэродрома Ваенга, после чего летчику пришлось садиться на вынужденную посадку в районе Иоканьки, где самолет полгода пролежал, пока не был вывезен и отремонтирован ремонтной бригадой ВВС 14-й армии. Это была вторая потеря ВВС СФ в войне, но не боевая, а по причине потери ориентировки в сложных метеорологических условиях.

Как уже отмечалось, в 1941 году до 25 июня советские ВВС над территорией Финляндии боевых действий не вели. С утра 25 июня закипела боевая работа армейской авиации по военным объектам на территории Финляндии. 137-й КСБП с аэродрома Африканда, как и предусматривалось, активно стал действовать на кандалакшском направлении. За день, начиная с 06:55, бомбардировщики СБ тройками выполнили пять налетов на промышленные объекты и аэродромы в Рованиemi и Кемиярви. Эти боевые вылеты со средних высот 3000–5000 метров имели характер разведывательно-ударных на значительное расстояние в тыл противника (Рованиemi находился на расстоянии 320 километров от Африканды, а Кемиярви – 246 километров). Каждый СБ нес по 6 бомб ФАБ-100 и 2 ЗАБ-50, что составляло 700 кг полезной нагрузки. В ходе утренних вылетов экипажи СБ на аэродроме Кемиярви самолетов противника не обнаружили, поэтому бомбы были сброшены по постройкам на аэродроме. Истребители И-15бис с аэродрома Африканда прикрывали бомбардировщиков только на заключительном участке маршрута и при посадке. Несмотря на столь рискованные рейды бомбардировщиков СБ, ПВО противника на этом направлении 25 июня пока никак себя не проявила и все наши самолеты благополучно вернулись на свой аэродром.

Хуже пришлось армейским летчикам на мурманском направлении. Здесь с утра 25 июня начались разведывательные вылеты над финской территорией истребителей и бомбардировщиков 1-й САД с целью вскрытия наземной обстановки и базирования авиации противника. Разведывательные сводки 1-й САД с первых дней войны говорят о наличии на аэродроме Луостари немецких самолетов. Так, разведывательная сводка, составленная к 06:00 25 июня 1941 года, гласила: *«На аэродроме Луостари имеются немецкие бомбардировщики»*. В следующей разведывательной сводке, составленной к 12:00 этого же дня, отмечалось: *«10:45 на аэродроме Луостари самолеты замаскированы деревьями, количество не установлено»*, а к 18:10 на аэродроме Луостари уже было установлено базирование 8-10 бомбардировщиков и 6–8 истребителей. Это был первый день боевых действий над финской территорией армейской и флотской авиации.

В 17:20 на штурмовку аэродрома Луостари вылетела пятерка И-16 145-го ИАП во главе с командиром эскадрильи капитаном Зайцевым. Летчики сделали два штурмовых захода, а на обратном пути уже в районе Мурманска И-16 были атакованы тремя истребителями противника. Снизу-спереди шла пара Ме-109, а сзади атаку произвел двухмоторный Ме-110. Завязался воздушный бой на виражах, в результате которого И-16 старшего лейтенанта Соколова был сбит зашедшим сзади Ме-110. Летчик, раненный в плечо, покинул горящий самолет и спасся на парашюте. В оперативной сводке 1-й САД с нашей стороны победы не были отмечены, но позже летчикам 145-го ИАП после этого воздушного боя был засчитан один сбитый «Мессершмитт-110», но это не подтверждается данными противника.



Командир эскадрильи 145-го ИАП капитан Зайцев

Что касается авиации противника, то, как и на других театрах военных действий, фашистская авиация в Заполярье действовала по давно отработанной схеме блицкрига: в период подготовки сухопутного наступления и в ходе него подвергнуть воздействию советские коммуникации с целью помешать подвозу резервов, атаковать аэродромы с целью парализовать нашу авиацию, а в дальнейшем сосредоточить усилия на нанесении ударов по линии обороны для облегчения прорыва сухопутным частям. Все эти элементы обнаруживаются в

действиях немецкого 5-го Воздушного флота с 25 июня 1941 года, но реальные результаты боевых действий фашистской авиации на Севере были далеки от намеченных планом.

Действуя по советским коммуникациям, три бомбардировщика противника в 16:15 25 июня бомбардировали участок железной дороги между станциями Княжая и Ковда. В результате бомбардировки были повалены телеграфные столбы и сдвинуты рельсы, что, по-видимому, прервало железнодорожное сообщение на несколько часов, но такие повреждения не могли оказать существенного влияния на организацию обороны 14-й армии. Повреждения железной дороги устранялись весьма оперативно. На следующий день пять бомбардировщиков противника сбросили бомбы у железнодорожного полотна станции Тайбола.

На перехват вражеских бомбардировщиков истребители вылетали в том числе с передового полевого аэродрома Ура-губа, это называлось «вылет истребителей из засады». В 11:40 с этого аэродрома на перехват самолетов противника в районе Титовка-Ура-губа вылетели 3 И-15бис 147-го ИАП, но им никого не удалось обнаружить из-за наличия сплошной облачности. В 14:05 с аэродрома Ура-губа на перехват вылетела вторая тройка И-15бис. При выполнении этого задания младший лейтенант Чудинов по ошибке был обстрелян и сбит своей же зенитной артиллерией в районе маяка Мишукова; летчик при этом, к сожалению, погиб. В первые дни войны обстрелы самолетов своей зенитной артиллерией были довольно частым явлением.

26 июня 1941 г

Первый групповой налет фашистской авиации на аэродром в Заполярье отмечен 26 июня 1941 года. В 01:03, в период царившего полярного дня, 7 Ю-88 подошли к аэродрому Африканда. Здесь кроме бомбардировочного авиаполка 137-го КСБП базировалась и 4-я эскадрилья 147-го ИАП, которая с 22 июня 1941 года на истребителях И-15бис прикрывала аэродром Африканда, города Кандалакша и Мончегорск, а также обеспечивала посадку своим самолетам СБ. Командовал эскадрильей И-15бис старший лейтенант Иванов Леонид Илларионович. Система наблюдения и оповещения за воздушным пространством под Мурманском и Кандалакшей была построена так, что оповещала о подходе вражеских самолетов одновременно и армейские части, и флотские. Так, вскоре по оперативной связи сообщение о налете на Африканду поступило в штаб ВВС Северного флота, а далее в 72-й авиаполк, который базировался на аэродроме Ваенга в 182 километрах от Африканды. Однако истребители ВВС СФ и 1-й САД, базировавшиеся на аэродромах вокруг Мурманска, находились слишком далеко от Африканды и помощи в отражении налетов оказать не могли. В 01:03 семь бомбардировщиков противника с высоты 600–800 метров с горизонтального полета сбросили бомбы на аэродром Африканда. Бомбардировка не причинила вреда материальной части самолетов, но погибли два авиамеханика на аэродроме. Несколько И-15бис поднялись для отражения вражеского налета. Командир эскадрильи старший лейтенант Иванов сбил один двухмоторный бомбардировщик противника, который, как и в случае со сбитым «Юнкерсом-88» Борисом Сафоновым, был засчитан как Ме-111. В оперативных документах отмечены правильно участвовавшие в налете именно Ю-88, но в «Журнале учета сбитых самолетов противника 20 ГИАП» записан «Хейнкель-111», а в представлении к награждению Леонида Иванова почему-то отмечен Ме-110. Ошибка в идентификации типов самолетов была распространенным явлением. В действительности же старший лейтенант Иванов пулеметным огнем подбил Ju-88А-5 № 6222 из 2-й группы 30-й эскадры II/KG30, который, по немецким данным, из-за полученных боевых повреждений в воздушном бою при посадке на аэродроме Хебуктен получил 60 % повреждений и был списан. Это был первый воздушный бой летчиков 147-го ИАП на кандалакшском направлении и первая подтверждаемая победа в ВВС 14-й армии. Первый рейд немецких бомбардировщиков на аэродром Африканда закончился для них неудачно. Очевидно, наши истребители сумели помешать противнику прицельно отбомбиться по самолетам. После бомбардировки аэродрома один из наших самолетов пристроился за «Юнкерсами» и стал выполнять так называемую разведку на хвосте с целью выяснить аэродром, куда летят Ю-88, но результаты этой разведки не известны, так как не отражены в наших документах. Скорее всего, за «Юнкерсами» шел один из И-15бис, но он неминуемо отстал бы от более скоростных бомбардировщиков, да и недолетел бы до аэродрома Хебуктен, куда направлялись Ю-88.



Командир эскадрильи 147-го ИАП Герой Советского Союза старший лейтенант Иванов Леонид Илларионович

Наши бомбардировщики СБ 137-го КСБП также понесли потери в этот день в ходе вылетов на бомбардировки аэродромов противника. Выполнив 25 июня все боевые вылеты на Рованиemi и Кемиярви без потерь, экипажи СБ 137-го КСБП на следующий день, 26 июня, повторили налет на аэродром Рованиemi. Слабое противодействие ПВО противника 25 июня способствовало продолжению рискованных вылетов в глубь финской территории, но на этот раз противник проявил бдительность. Восемь СБ во главе с командиром звена старшим лей-

тенантом Володиным без истребительного сопровождения на высоте 3300 метров спокойно дошли до Рованиеми и в трех километрах севернее города обнаружили аэродром. Экипажи насчитали на нем до 12 самолетов, часть из которых пошла на взлет. По заходящим на бомбометание СБ зенитная артиллерия противника открыла мощный заградительный огонь, но бомбардировщики сбросили бомбы на цель. Экипажи отметили, что аэродром прикрывали финские истребители «Фоккер» Д-21. На обратном пути группу СБ настигли истребители противника и сбили первый СБ № 9/87, экипаж младшего лейтенанта Дворецкого погиб. Вскоре вражеские истребители подожгли второй бомбардировщик СБ № 13/79 ведущего старшего лейтенанта Володина. Стрелок-радист сержант Егоров, отстреливаясь от истребителей, был убит в воздухе. Вскоре на СБ загорелся один мотор, а за ним сдал второй поврежденный мотор. Командир экипажа приказал покинуть самолет. Обратно к своим через 10 суток из состава экипажа вернулся только старший лейтенант Володин. Несмотря на тяжелые испытания, выпавшие на долю Володина, он после возвращения изъявил горячее желание продолжать летать и воевать. Ровно через год капитан Володин был назначен командиром 2-й эскадрильи 137-го КСБП и продолжал летать на устаревшем СБ, в том числе и на самые опасные задания по бомбардировке аэродрома Луостари.

Кроме нанесения ударов по вражеским аэродромам, советская авиация в этот день на мурманском направлении действовала по пунктам разгрузки немецких войск, прибывавших по морю. По порту Лиинахамари в районе Петсамо отбомбились два бомбардировщика СБ 72-го САП. В течение дня несколько налетов по небольшим портам Лиинахамари, Трифона и Петсамо совершили также и истребители 1-й САД. В общей сложности 22 И-153 147-го ИАП вылетали на бомбардировку этих целей небольшими группами.

Действия немецкой авиации по советским аэродромам в районе Мурманска начались довольно осторожно. Немцы как бы прощупывали нашу ПВО и, очевидно, имели целью продемонстрировать возможности своей авиатехники, в которой были весьма уверены. 26 июня на мурманском направлении стояла плотная 10-балльная облачность. В 18:05 в районе аэродрома Шонгуй появились 3 «Мессершмитта-109Е». Боевая готовность 145-го ИАП была на высоте. На перехват самолетов противника с аэродрома Шонгуй поднялись 19 И-16 и 7 И-153. Полные решимости сбить немцев, наши летчики стали атаковать «мессеров», но те не стали ввязываться в маневренный воздушный бой, так как это было не в интересах пилотов «Мессершмиттов», да и силы были не равны. «Мессеры» в первой атаке сошлись с И-16 на встречных курсах, после чего ушли в облака, затем производили атаки на больших скоростях и уходили от ответных очередей И-16, используя преимущество в скорости. На флотский аэродром Ваенга поступило сообщение от оперативного дежурного ВВС СФ, что *«самолеты 1-й САД над Мурманскими гоняются за самолетом противника»*, однако И-16 и «Чайки» не смогли выйти на малые дистанции огня. Наши летчики имели возможность обстрелять противника только издалека, что не принесло успеха. Впрочем, «мессеры» тоже ушли ни с чем. Все наши самолеты сели благополучно. Лишь один И-153 имел две пробоины винта и капота мотора. Этот вылет немецких пилотов был похож на разведку боем и демонстрацию своей силы. В дневнике 145-го ИАП отмечено, что этот безрезультатный воздушный бой длился около 30 минут, и, несмотря на все желания наших летчиков сблизиться на малые дистанции огня, это им не удалось. Все утверждения на тему, что устаревшие истребители И-16 и И-153 могли с успехом конкурировать в воздушных боях с «Мессершмиттами-109», полностью опровергаются этим нагляднейшим примером. Данный воздушный бой можно назвать классическим примером того, что значило преимущество в скорости и что могли позволить себе в то время летчики, летавшие на скоростных истребителях.

26 июня в 72-й САП ВВС СФ поступили 12 И-16 тип 24. Таким образом, общее число истребителей И-16 тип 24 в авиации Северного флота стало 16, из них два или три были переданы в управление полка, остальные – в 4-ю эскадрилью старшего лейтенанта Сафонова. Само-

леты очень быстро были собраны и облетаны в течение 26–28 июня, и 29 июня почти все были в боеготовом состоянии. 29 июня 4-я эскадрилья уже дважды летала на задания в составе 6 и 9 И-16.

В этот же день нарком ВМФ приказал вывести из Кольского залива в Белое море суда Наркомрыбфлота и других, которых скопилось около 155 судов (до 35 транспортов, около 40 рыболовных траулеров и 80 мотоботов). На следующий день суда поодиночке стали выходить из Кольского залива и 30 июня все до одного без потерь пришли в порт Архангельск. Противник не смог оказать противодействие этому переходу.

В этот же день разведывательная сводка Северного флота отмечала, что у нашей сухопутной границы в районе финского населенного пункта Петсамо сосредоточились 2–3 пехотные дивизии противника, которые уже закончили развертывание.

27 июня 1941 г

В этот день 14-я армия продолжала сосредоточение. 112-й стрелковый полк 52-й СД полностью переправился через Кольский залив, а 58-й СП 52-й СД в этот день продолжал переправляться на транспортах из Мурманска на западный берег залива на причалы мыса Мишук. Наши истребители прикрывали переправу войск. Противодействия со стороны авиации противника по-прежнему не было. На кандалакшском направлении немецкие бомбардировщики в 06:00 нанесли удар по войскам 122-й СД, располагавшихся в укрепленном районе госграницы (район озера Куоляярви). О результатах налета ничего не известно, очевидно, никаких серьезных разрушений не было.

Уже были первые боевые потери с каждой стороны, но ни фашистская, ни советская авиация в Заполярье еще не почувствовала мощного противодействия противника и горечь тяжелых потерь в летном составе и в самолетном парке. От того действия сторон носили слишком смелый характер. Бомбардировщики позволяли себе летать глубоко в тыл без истребительного сопровождения или под небольшим эскортом, а на разведку тылов летали с советской стороны бипланы И-153, а с немецкой – «Хеншели» Hs-126. Так было 27 июня, когда истребители И-16 и И-153 парами и тройками летали на фоторазведку аэродрома Луостари и порта Петсамо. В 15:30 пара И-16 из 145-го ИАП, летчики старший лейтенант Прокофьев и лейтенант Шпота, пользуясь облачностью, беспрепятственно произвели фоторазведку аэродрома Луостари, на котором было обнаружено и сфотографировано до 10 самолетов, затем прошли над дорогой и портом Петсамо, в котором были обнаружены 9 кораблей противника. На обратном пути разведчиков атаковал одиночный «Мессершмитт-109Е», но И-16 ушли в облака и благополучно вернулись на свой аэродром, проведя в воздухе один час и восемь минут.

В 14:41 на бомбардировку порта Лиинахамари вылетели два гидросамолета ГСТ 118-го МРАП, одному из них пришлось вернуться на аэродром из-за неисправности матчасти. Один самолет смог отбомбиться по цели из-за облаков с высоты 400 метров. На цель было сброшено 10 бомб ФАБ-100 и ЗАБ-50. Зенитные пулеметы, охранявшие пристань, смогли нанести одну пулевую пробоину ГСТ, что не помешало самолету благополучно вернуться на базу.



Истребитель И-16 72-го смешанного авиационного полка

В 16:05 авиацией Северного флота была предпринята попытка комбинированного удара. 5 СБ вылетели на бомбардировку с аэродрома Хебуктен, их прикрывали до района Петсамо 6 И-153 3-й эскадрильи 72-го САП во главе с командиром эскадрильи капитаном Тумановым (будущий командир 2-го гвардейского авиаполка), после чего эта же шестерка «Чаяк» должна была штурмовать аэродром Луостари. Однако низкая 10-балльная облачность не позволила в полной мере выполнить задание: «Чайки» не нашли аэродром Луостари, так как высота нижней кромки облаков в районе цели доходила до 100–150 метров. В таких условиях спускаться еще ниже смертельно опасно, так как высоты сопек на Севере – 100–500 метров. Тем временем группа бомбардировщиков СБ, подойдя на высоте 1200 метров к аэродрому Хебуктен, также обнаружила, что цель закрыта облаками. Один самолет разрядился по расчету времени по аэродрому, а четыре СБ сбросили бомбы по запасной цели городу Киркенес, в результате бомбардировки считался поврежденным рудодробильный завод. По данным российских историков Александра Заблотского и Романа Ларинцева, в результате этой бомбардировки были разрушены три немецких воинских казармы и еще три повреждены. В одной из разбомбленных казарм в момент налета размещалась танковая рота противника. Зенитная артиллерия, прикрывавшая порт и военно-морскую базу Киркенес, открыла мощный и точный огонь. Самолет старшего лейтенанта Задворникова получил два прямых попадания артснарядов. Была перебита тяга руля поворота, разбита рация, перебито два шпангоута фюзеляжа, стрелок-радист Панасько получил ранение шестью осколками в правую ногу. Тем не менее подбитый СБ не отстал от группы и благополучно сел на своем аэродроме. Самолет лейтенанта Осокина также имел пять пулевых пробоин: две – в бензобаке, три – в хвостовом оперении. Все пять СБ тем не менее вышли в назначенный район отсечения истребителями Пумманки, здесь их встретили 6 И-15бис 2-й эскадрильи 72-го САП. Через 15 минут за шестеркой И-15бис для встречи всей группы дополнительно вылетело звено в составе 3 И-16, ведущим был командир 72-го САП Герой Советского Союза майор Губанов, ведомыми командир 4-й эскадрильи старший лейтенант Сафонов и командир звена лейтенант Антипин. Присоединившись к группе СБ и

И-15бис, в 17:04 в 700 метрах от себя майор Губанов севернее Титовки на высоте 400 метров заметил немецкий разведчик Hs-126. Одиночный «Хеншель» применил известный прием разведки – приход за самолетами противника на хвосте к аэродрому базирования, при этом шел под нижней кромкой облачности для возможности укрыться в ней. Тройка И-16 во главе с командиром майором Губановым атаковала «Хеншеля» и через три минуты воздушного боя сбила его: это был Hs-126 № 3395 из 1-го отряда 32-й группы ближней разведки, оба члена экипажа погибли. Это была вторая воздушная победа флотских истребителей. При этом самолет Сафонова получил три пробоины от хвостового пулемета стрелка «Хеншеля»: одна пробоина в правую плоскость, две – в хвостовое оперение. Необходимо отметить, что Hs-126 не был из разряда легких целей и представлял собой достаточно важную «птицу», так как часто использовался в качестве фоторазведчика и корректировщика артиллерийского огня. Его скорость была невелика, 310 км/ч у земли и 356 км/ч на высоте 3000 метров, и соизмеримой со скоростью И-15бис, однако маневренность была хорошей, и от наших истребителей «Хеншель» пытался уходить на малых высотах, огибая рельеф местности, к тому же стрелок отстреливался из хвостового пулемета. При отсутствии бронестекла на наших истребителях того периода для атакующего летчика существовала повышенная опасность от огня хвостового стрелка. В боевом донесении участников этого боя с «Хеншелем-126» говорится об использовании только 7,62-мм пулеметов ШКАС и двух РС-82, так как наши истребители были И-16 тип 24. Сбитый разведчик был засчитан как групповая победа летчиков майора Губанова, старшего лейтенанта Сафонова и лейтенанта Антипина. Первую свою победу над «Юнкерсом-88» 24 июня Борис Сафонов одержал также на И-16 тип 24, ведя огонь из пулеметов.

Армейская авиация 27 июня также была задействована, в основном для бомбардировочных и штурмовых ударов по аэродромам противника. 12 СБ с аэродрома Африканда отбомбились по скоплению войск перед районом обороны 122-й стрелковой дивизии, а 16 самолето-вылетов СБ было выполнено на бомбардировку трех аэродромов – Рованиеми, Кемиярви и Соданкюля, при этом стоит подчеркнуть, что производился фотоконтроль результатов бомбометания, но эффективность этих налетов сегодня остается неизвестной. По аэродрому Луостари продолжали действовать звеньями И-153 147-го ИАП. Три звена «Чаяк» последовательно бомбили аэродром в 15:40 и 17:30, сбрасывая каждый раз с пикирования по 4 бомбы: 2 ФАБ-50 и 2 ЗАБ-10. После сброса бомб летчики еще и проштурмовали пулеметным огнем служебные здания, повозки и палатки. На аэродроме возник один пожар, но потерь самолетов на аэродроме немцы не имели. Истребители противника противодействия не оказали. А вот в третьем вылете на бомбардировку этого же аэродрома в 18:22 летчики 147-го ИАП понесли потерю в районе границы. Здесь произошла встреча с парой Me-109E, и в результате воздушного боя на свой аэродром не вернулся младший лейтенант Федоров на И-153 № 7027.

Немцы, в свою очередь, также нанесли бомбардировочный удар. Около 18:50 на пути к армейскому аэродрому Мурмаши наземными постами были обнаружены самолеты противника. Наша система оповещения на этот раз сработала четко. Для отражения налета в 18:50 взлетели 9 И-16 145-го ИАП. Пробив облачность на высоте 2000 метров, группа обнаружила 9 истребителей противника Me-109E и Me-110. Командир эскадрильи принял решение зайти сверху «в хвост» противнику для атаки. Набрал превышение 200 метров, И-16 с пикирования устремились на двухмоторные «Мессершмитты-110». «Мессеры» разошлись в стороны, и постепенно бой принял одиночный характер. Через некоторое время подоспели высланные для усиления 6 И-16 2-й эскадрильи капитана Зайцева и перебазируемые утром с Шонгуя на Мурмаши 7 И-153. Эти события еще раз говорят о высокой степени боевой готовности советских истребителей на аэродромах. На аэродроме Мурмаши остался лишь один И-15бис, остальные 15 И-16 и 7 И-153 взлетели и вступили в воздушный бой с истребителями противника (это были вторые сутки после вступления аэродрома Мурмаши в строй, сюда была перебазирувана лишь часть истребителей 145-го и 147-го ИАП с аэродрома Шонгуй). Такой

оборот событий не входил в планы немцев, рассчитывавших застать аэродром Мурмаши врасплох. «Мессершмитты», по-видимому, выполняли функцию встречи своих бомбардировщиков после бомбометания по аэродрому Мурмаши и отсечения советских истребителей. Но получилось так, что почти все советские истребители с этого аэродрома вступили в бой с немецкими истребителями и бой оттянулся на 20 километров к западу. В это время над аэродромом Мурмаши появились 9-13 бомбардировщиков Ю-88, которые беспрепятственно стали бомбить цель. Видя отсутствие противодействия в воздухе, «Юнкерсы» сделали по несколько заходов с разных направлений, бомбили с пикирования и вели пулеметный огонь по аэродрому, как на полигоне, но практически безрезультатно. Налет был мощнейший, бомбы ложились по стоянкам самолетов, но авиации на аэродроме не было, погиб один красноармеец, пострадали лишь два здания в городке.

После возвращения в 19:50 группы И-16 выяснилось, что не вернулся после воздушного боя командир звена лейтенант Мисяков на И-16 № 1021553. Наши летчики заявили, что сбили один Ме-110, но немецкие данные это не подтверждают.

В этот же день над территорией Северной Финляндии, по немецким данным, был сбит разведчик Hs-126 № 4095 из 1-го отряда 32-й группы ближней разведки (потеря в размере 100 %), пилот самолета получил ранение. Подробности этого воздушного боя не сохранились. Вероятно, его сбита либо зенитная артиллерия, либо истребители И-15бис 147-го ИАП, базировавшиеся на аэродроме Африканда, о боевой работе которых в этот период времени сохранилось очень мало сведений.

Потери противоборствующих сторон в этот день составили по два самолета с каждой стороны. С нашей стороны были потеряны один И-16 и один И-153, немцы потеряли два «Хеншеля-126».

28 июня 1941 г

Решающим днем перед немецким наступлением было 28 июня, когда авиация противника проявила максимальную активность с начала боевых действий на мурманском и кандалакшском направлениях. 5-й Воздушный флот в этот день действовал по трем типам целей: коммуникации, аэродромы, опорные пункты советских войск – и добился определенных успехов. Сначала в 02:30 вражеские бомбардировщики атаковали железнодорожный вокзал города Кировск и принесли ему значительные разрушения. Очевидно, пролет именно этой группы вражеских самолетов заметил наш наблюдательный пункт в 01:28, который доложил о полете на восток десяти бомбардировщиков. Система ПВО в то время была очень несовершенной, и отследить дальнейшее перемещение самолетов противника не удалось, а потому налет на вокзал города Кировск оказался совершенно неожиданным. Попытка же фашистских бомбардировщиков в 07:14 атаковать транспорт «Моссовет», перевозивший 325-й стрелковый полк 14-й армии в Титовку, была безрезультатной, очевидно, из-за того, что транспорт был надежно прикрыт зенитным огнем сопровождавшего его эсминца «Куйбышев».

В 12:15 три И-153 смогли перехватить в районе станции Оленья три бомбардировщика Ю-88. Противнику удалось уйти от атаки наших истребителей в облака, так как облачность до обеда стояла 10-балльная высотой 400–200 метров. Несмотря на то что сбить вражеские самолеты не удалось, «Чайки», пожалуй, смогли предотвратить бомбардировку станции Оленья и железной дороги, поскольку о бомбежках в этом районе никаких сведений не поступило.

Основные действия немецкая авиация развернула после обеда, когда последовали налеты на три советских аэродрома – Мурмаши, Шонгуй и Африканда. Сначала в 13:30 в районе аэродрома Мурмаши появилась группа в составе 9 Ме-109 и 2 Ме-110. Самолеты противника сбросили на аэродром бомбы, но безуспешно. На отражение налета вылетели истребители 145-го и 147-го ИАП: 15 И-16 и 11 И-153. Такое большое число истребителей, конечно же, взлетело не сразу, а в течение какого-то времени, и не все они приняли участие в воздушном бою. Подробности воздушного боя не сохранились, известно лишь, что был сбит один И-153 № 6323; пилот самолета лейтенант Ромась, к сожалению, погиб.



Эскадренный миноносец «Куйбышев»

Через 45 минут после налета на аэродром Мурмаши последовала атака противника на аэродром Африканда. В 14:15–14:30 девять самолетов противника точно отбомбились по цели. Несмотря на предпринятые меры по рассредоточению техники на аэродроме, бомбами были уничтожены два бомбардировщика СБ № 20/116 и № 17/114, осколочные повреждения получили еще четыре СБ. Это говорит о том, что на аэродроме еще не были построены укрепления для самолетов. С самолетами противника завязали воздушный бой истребители И-15бис 147-го ИАП, которые в это время прикрывали базирование бомбардировщиков СБ 137-го КСБП. Об этом бое подробные сведения не сохранились, но, согласно оперативной сводке штаба 1-й САД № 13 от 29 июня 1941 года, нашим летчикам было засчитано три сбитых вражеских самолета. Командир эскадрильи старший лейтенант Иванов лично сбил один «Мессершмитт-109», но, к сожалению, сам погиб в этом бою на И-15бис № 4301. Очевидно, им был сбит Вф-109Е-4/В № 1159; пилот этого самолета унтер-офицер Штратманн произвел вынужденную посадку в финских болотах и сначала числился пропавшим без вести, но через некоторое время вернулся к своим. По данным 147-го ИАП, Л.И. Иванов подбил Ме-109 пулеметным огнем И-15бис в 15 километрах северо-западнее Африканды. Это был первый сбитый в воздушном бою в Заполярье «Мессершмитт-109», который, по немецким данным, получил 60 % повреждений на вынужденной посадке и после этого уже не подлежал восстановлению. За решительные и самоотверженные действия в боях 26–28 июня старшему лейтенанту Иванову Л.И. одному из первых в Заполярье было присвоено звание Героя Советского Союза. В представлении на награждение говорилось: *«Командуя эскадрилей истребителей И-15бис, выполнял задачу по прикрытию аэродрома базирования полка «СБ» и района Кандалякши. Своим умелым руководством и личным примером не раз предупреждал и отбивал атаки противника, по численности превосходящего подразделения тов. Иванова. Так, 26.06.1941 при налете самолетов «Хенкель» и «Мессеримитт 109–110» звездно и пошелонно на аэродром тов. Иванов, невзирая на численное превосходство противника, завлекая личным примером, не дал противнику прицельно бомбить, большая часть бомб была сброшена вне аэродрома, а тов. Иванов лично сбил в бою одного «Мессеримитта-110». 27.06.41 также при налете большой группы самолетов противника не дал им прицельно сбросить бомбы и атаковать аэродром. Лично тов. Иванов встретился с семью вражескими самолетами Ме-109 и в неравном бою, искусно и мужественно борясь, сбил одного стервятника, отгоняя от аэродрома всю банду, но, будучи окружен со всех сторон противником, сам тов. Иванов героически погиб, предотвратив своим героическим поступком налет на свой аэродром. Вывод: за проявленные храбрость, мужество в бою с врагами тов. Иванова представляю к высшей правительственной награде – Герой Советского Союза. Командир 1-й смешанной авиадивизии полковник Туркель. 8 июля 1941 г.»*. Конечно, в случае 28 июня в представлении на награждение присутствует преувеличение подвига Леонида Иванова: *«предотвратив своим героическим поступком налет на свой аэродром»*. Бомбардировка аэродрома в действительности состоялась, в результате которой два наших бомбардировщика были уничтожены и четыре получили пробоины. Возможно, что вступившие в бой И-15бис не позволили «Юнкерсам» сделать несколько заходов на стоянки самолетов, в результате чего им удалось уничтожить только два бомбардировщика СБ. Подвиг Леонида Иванова заключается в решительных и самоотверженных действиях в боях 26–28 июня. 26 июня его эскадрилья действительно отразила первый налет на аэродром Африканда, а сам старший лейтенант Иванов в течение 26–28 июня сбил два вражеских самолета (Ю-88 и Ме-109). После гибели старшего лейтенанта Иванова командовать 4-й эскадрилей 147-го ИАП стал старший политрук Тулупников.

Примерно в это же время, в 13:20–14:10, около 20–22 самолетов противника Ю-87 нанесли бомбардировочный удар по опорным пунктам 14-й армии на мурманском направлении в районе Титовки. Вражеские самолеты были замечены уже при подходе их к цели. «Штуки»

бомбили доты в месте расположения 2-го батальона 95-го СП. Несмотря на весьма мощный состав ударной группы и отсутствие противодействия, результаты бомбежки были незначительные, так как в отчетах 14-й стрелковой дивизии упоминается только порыв проволочной связи, которую восстановили через 4 часа. В 14:15 на перехват в район Титовки были высланы два звена И-16 145-го ИАП в составе шести самолетов, но вражеские бомбардировщики к моменту подхода наших перехватчиков уже скрылись, так как полет И-16 к линии фронта занял не менее 15 минут. Перехватить вражеских бомбардировщиков с аэродромов, расположенных в районе Мурманска, то есть в 90-100 километрах от линии фронта, просто было маловероятно. После этого в течение дня последовало еще два мощных бомбоудара по укрепрайону в период времени 16:00–16:30 и 19:40–20:00. В налетах участвовали до 30 самолетов. 95-й стрелковый полк в этих налетах потерял 16 человек убитыми и 20 раненых, а также одно орудие, два трактора и три автомашины. Кроме этого, в 16:25 мощной бомбардировке подверглась артиллерийская батарея № 221 на полуострове Средний, где погибло девять человек, а одно из трех 130-мм орудий было выведено из строя. Бомбардировки противника в этот день достигли определенного результата, но решающего влияния на ход предстоящего наземного сражения они не имели.

Советское командование предприняло меры по обеспечению прикрытия своих войск и объектов с воздуха, но это сделать было не просто. Дело в том, что над линией фронта появление самолетов противника практически всегда являлось неожиданным для войск и истребители просто не успевали перехватить бомбардировщиков и штурмовиков, поскольку требовалось время на передачу сигнала об обнаружении вражеских самолетов, запуск двигателей и взлет перехватчиков, полет их к линии фронта и поиск цели. Это утверждение справедливо для обеих воюющих сторон. Выход был в использовании барражирования воздушных патрулей. После бомбардировок района Титовки командование 14-й армии и Северного флота подключило к патрулированию укрепрайона и истребителей Северного флота.

В 16:35 в 72-й САП поступило сообщение, что на побережье губы Кутовой высаживается парашютный десант. Уже через 5–9 минут на его отражение и уничтожение вылетели 20 И-15бис, но сигнал оказался ошибочным и десант обнаружен не был. В действительности же вражеские бомбардировщики нанесли удар по береговым батареям Северного флота, о котором говорилось выше. В 19:40 в 72-й САП поступило новое сообщение, что бомбардировщики противника бомбят опорные пункты в Титовке и побережье полуострова Средний. В этот раз сообщение постов ВНОС было более конкретным. Через 5 минут на отражение налета вылетели 6 И-15бис, а через 3 минуты еще 3 И-153. И в этот раз вылет истребителей-бипланов с аэродрома Ваенга по вызову ПВО не обеспечил перехвата вражеских самолетов.

Так совпало, что в период времени 16:10–16:15 в районе границы бомбили объекты и советские И-153, и фашистские пикировщики. Звено 3 И-153 бомбило переправы противника в районе озера Лойявр, сюда же вылетели два И-16 145-го ИАП. Обратим внимание на то, что армейские И-16 в данном случае действовали в составе пары, об этом говорит запись в дневнике 145-го ИАП (19-го ГИАП): «28.06.41 г. В 16:02 два И-16 1-й АЭ вылетали на переправы войск озеро Лайявр, река Титовка лейтенант Демьяненко и лейтенант Кравец». Патрулируя под облаками на высоте 1000 метров, летчики просмотрели атаку трех Ме-109Е, вынырнувших из облаков. Ведущий лейтенант Кравец вместе с ведомым лейтенантом Демьяненко попытался уйти вверх в облака, но «Мессершмитты» с боевого разворота подбили мотор И-16 № 521А123 лейтенанта Кравец, и тот сел на вынужденную посадку, в результате чего самолет был разбит, летчик имел легкое ранение. Таким образом, «Мессершмитты» очистили район от патрулировавших И-16, после чего их бомбардировщики беспрепятственно отбомбились по району обороны западнее Титовки. В таких действиях просматривалась тактика фашистской авиации, о которой говорилось в бюллетенях ВВС Красной армии, выпущенных позже и обобщавших опыт боевых действий: истребители противника заранее расчищали воздушное

пространство над линией фронта, после чего пикировщики начинали «обрабатывать» наземные войска. Здесь необходимо отметить, что такая тактика не была новинкой для нашей авиации. В 1940 году был выпущен учебник для авиационных училищ и школ ВВС Красной армии «Тактика авиации»⁵, где очень подробно рассматривались вопросы современных боевых действий сухопутных войск во взаимодействии с Военно-воздушными силами. Учебник был написан на основе Боевого устава ВВС и опыта, полученного в локальных войнах. Один из вопросов касался взаимодействия истребителей с бомбардировщиками: *«Кроме непосредственного сопровождения истребителями бомбардировщиков, итурмовиков и разведчиков может быть применена и другая форма боевого обеспечения – так называемое проталкивание при полете в расположении противника и встреча их при обратном возвращении. Сущность проталкивания заключается в завоевании местного господства в воздухе в том районе, где истребители противника наиболее сильны. Это достигается массовым вторжением наших истребителей в названный район, где все встреченные истребители атакуются и уничтожаются. В район проталкивания наши истребители прибывают несколько ранее обеспечиваемых ими других видов авиации, чтобы к моменту прилета туда обеспечиваемых самолетов других видов авиации воздух был очищен от истребителей противника или они были прочно скованы нашими истребителями».*

Проявляла в этот день большую активность и советская авиация, но возможности ее из-за устаревшего самолетного парка были ограниченными, хотя действия порой были весьма эффективными. Основной задачей до 28 июня для советских ВВС в Заполярье была бомбардировка аэродромов противника, но результаты таких налетов, судя по спискам немецких потерь, были незначительными, а свои потери при выполнении таких заданий все возрастали. По аэродрому Луостари в этот день в 16:30 отбомбились три СБ 137-го КСБП во главе с командиром эскадрильи капитаном Котовым, вылетевшие с аэродрома Ваенга. После налета уже на обратном пути «Мессершмиттами» был сбит СБ № 6/102 заместителя командира эскадрильи капитана Скворцова, командир и стрелок-радист старший сержант Мальцев, к сожалению, погибли. В 18 часов был предпринят налет и на аэродром Рованиemi группой СБ 137-го КСБП с аэродрома Африканда, который закончился гибелью двух экипажей СБ № 14/134 и № 12/99 младших лейтенантов Редкина и Петрук, также сбитых истребителями. Наше командование в данном случае проявляло излишнюю настойчивость в систематических попытках уничтожить самолеты противника на его аэродромах бомбардировщиками СБ без должного истребительного сопровождения, и это было серьезной ошибкой, поскольку вело к значительным потерям без существенного воздействия на материальную часть противника. А вот действия советских ВВС по наземным войскам противника были гораздо более успешными. 28 июня в связи с концентрацией немецких войск на границе и началом активных действий Люфтваффе над будущей линией фронта приоритеты сместились к району действия наземных войск. Так, 145-й и 147-й ИАП получили задачу *«взаимодействовать с частями 14-й стрелковой дивизии»*

⁵ Военное издательство Народного комиссариата обороны Союза ССР, Москва, 1940 г.

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.