

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
29 июня 1941 г	45
30 июня 1941 г	55
1 июля 1941 г	60
2 июля 1941 г	64
3 июля 1941 г	67
4 июля 1941 г	70
5 июля 1941 г	72
6 июля 1941 г	74
7 июля 1941 г	77
8 июля 1941 г	81
9 июля 1941 г	85
Конец ознакомительного фрагмента.	87

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. Чуиенкову.

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 Куолаярви-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 Куолаярви 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-Куолаярви-Лампела и второй вдоль озер Куолаярви 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 Апаярви 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 Алакургти 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 броневики: 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		И-153	16	1	17
	И-153	33	1	34		И-15бис	20	8	28
	И-15бис	10	1	11	Грязная	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 Алакургти. 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, Рованиemi 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 Рованиemi, что делало эти аэродромы трудноуязвимыми для наших ВВС (между аэродромами Банак и Ваенга – расстояние 350 километров, Рованиemi 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 Рованиemi 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 Рованиemi 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 Кандалакши. 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, принималось 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, издала 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 Не-111 над аэродромом Шонгуй прошел курсом на юг на высоте 1500 метров. Поднявшееся дежурное звено 2 И-16 (летчики Шпота и Вишиневой) 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 Бодесемерки «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. Мяксяярви – 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 Рованиemi 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 Рованиemi 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 Алакуртти. Кроме того, к 22:00 22 июня на станции Алакуртти 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

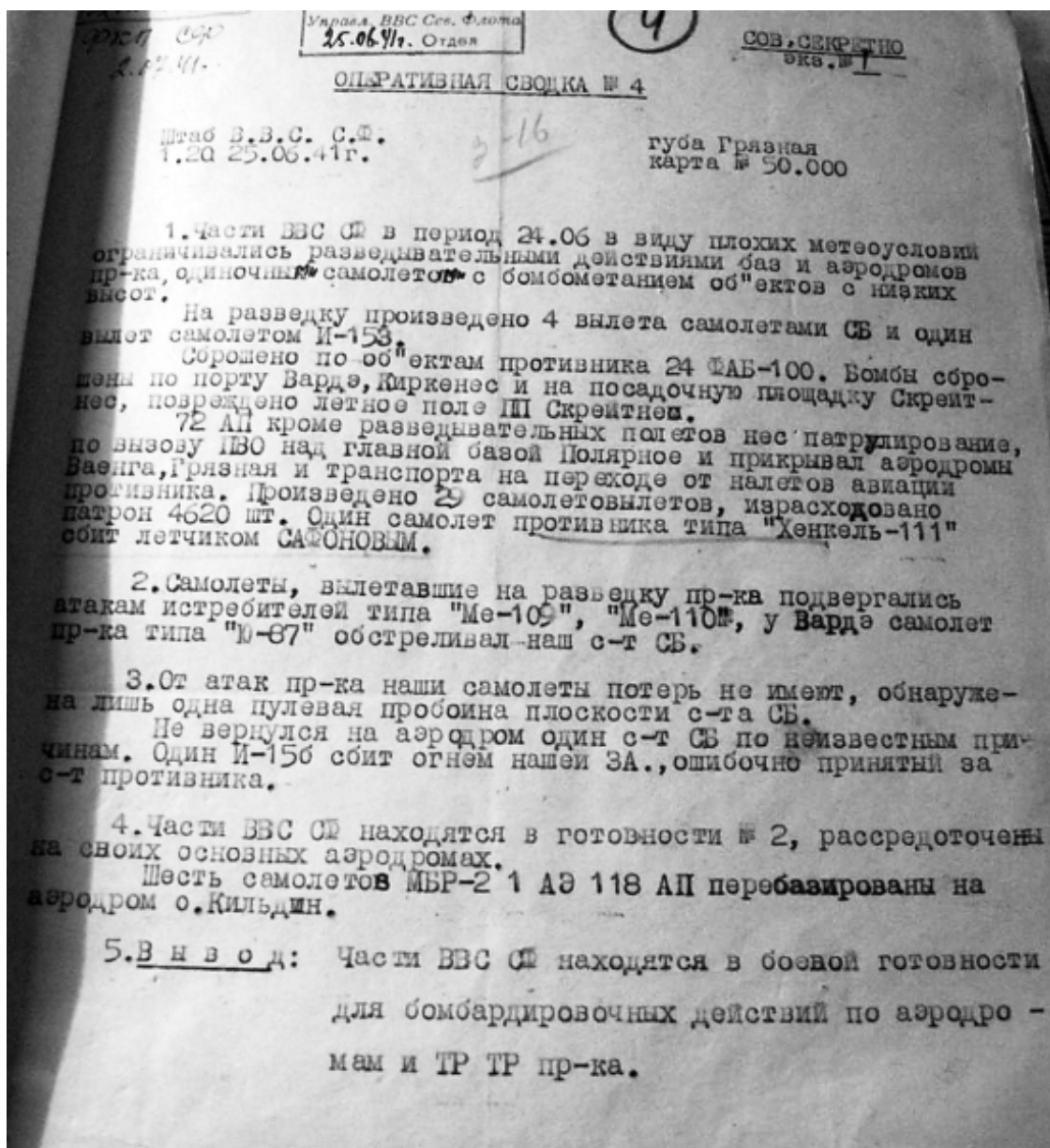
налет по основному аэродрому противника Хебуктен, командующий ВВС СФ генерал-майор Кузнецов отдал распоряжение совершить повторный вылет бомбардировщиков уже через 40 минут после их посадки и дозаправки, но, трезво оценив погодные условия, отставил выполнение задания до улучшения погоды.

В этот день радиоразведка Северного флота установила перелет по территории Норвегии через аэродромы Боде 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 летчик – 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 Рованиеми. 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 сопкок-гор в районе Луостари достигает до 631 метра), самолет Хомдохова попал под обстрел зениток, и экипаж вскоре заметил взлетевшие немецкие истребители Ме-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 летчики 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 Ме-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 Ме-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 метеоусловиях 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 разведсводке, 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 дей-

ствиях 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 эскадрилей 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 транспорте из Мурманска на западный берег залива на причалы мыса Мишуков. 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 Куолаярви). 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 сопков 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 – Рованиemi, Кеми-ярви 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 Ме-109Е, 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 Ме-109Е и Ме-110. Командир эскадрильи принял решение зайти сверху «в хвост» противнику для атаки. Набрав 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 перебазированные 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 перебазирована 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 сбила 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 Кандалакши. 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 «Мессершмитт 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 «Мессершмитта-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.

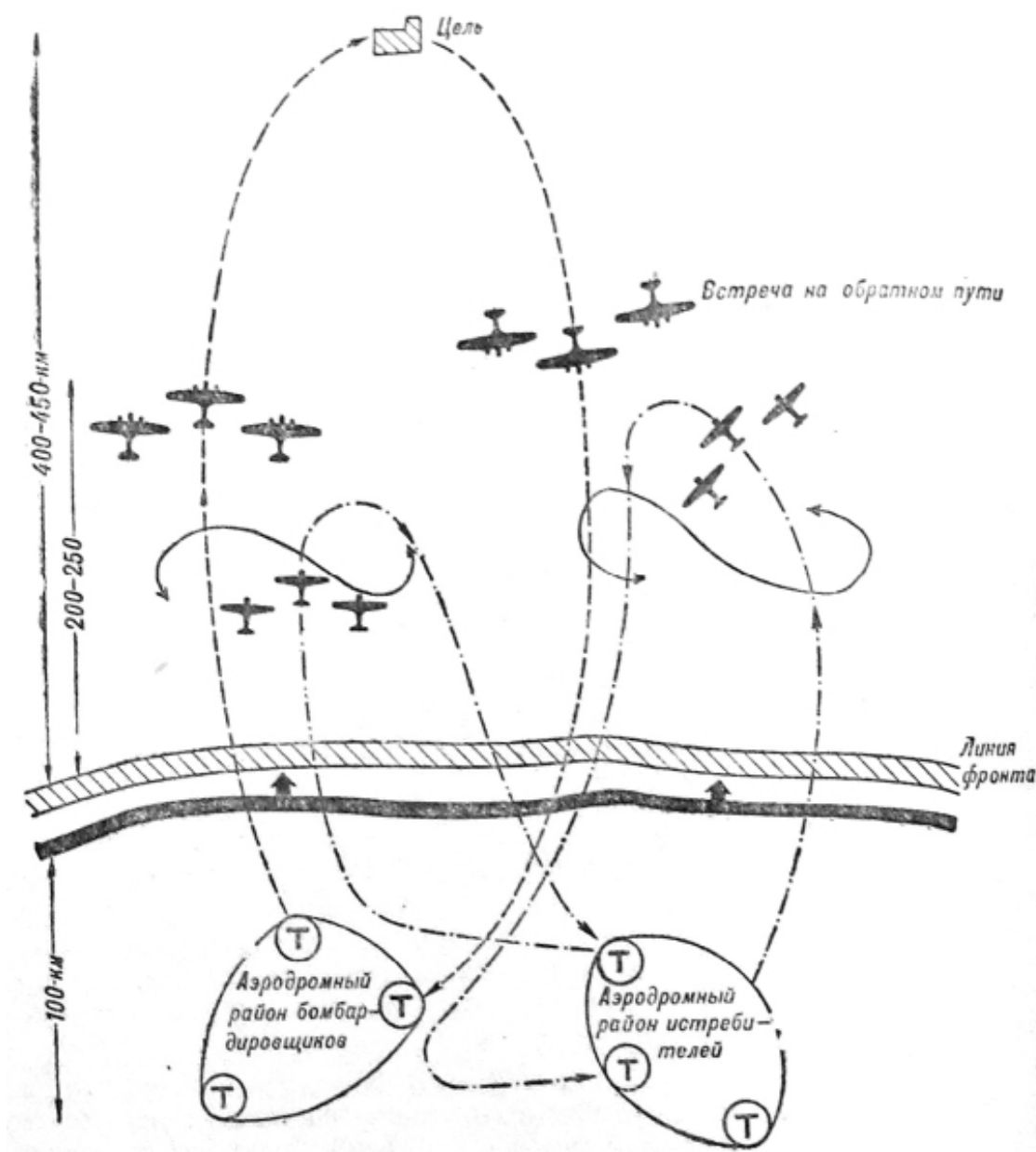
Так совпало, что в период времени 16:10–16:15 в районе границы бомбили объекты и советские И-153, и фашистские пикировщики. Звено 3 И-153 бомбило переправы противника в районе озера Лойявр, сюда же вылетели два И-16 145-го ИАП. Обратим внимание на то, что армейские И-16 в данном случае действовали в 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, штурмовиков 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 уничтожать 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»* в районе Титовки. Стоит подчеркнуть, что для организации взаимодействия ВВС и наземных войск советские авиационные соединения имели своих «делегатов связи» в сухопутных соединениях. Задачи авиации ставило наземное командование, что вполне естественно. Прежде всего советское командование уделяло значительное внимание воздушной разведке. Часть самолетов СБ имела фотоаппараты, эти бомбардировщики использовались для фоторазведки, так же как и истребители И-16. Так, для вскрытия обстановки в районе озера Лойявр – Луостари, где противник изготовился к атаке, в 16:15 провел разведку СБ 137-го КСБП в сопровождении трех И-16. Здесь было вскрыто скопление войск противника и наведенная переправа через озеро Лойявр. Немцы сосредотачивались в этом районе для наступления. По этим целям во второй половине дня без потерь летчиками 147-го ИАП было выполнено до 42 самолето-вылетов

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

И-153, бомбивших с пикирования фугасными бомбами ФАБ-50 и осколочными АО-10. Переправу «Чайки» разрушили и пулеметами обстреляли оказавшихся в воде вражеских солдат. Истребители противника не смогли воспрепятствовать работе И-153, так же как и наши истребители не смогли воспрепятствовать бомбардировкам наших войск. В данном эпизоде боевых действий необходимо подчеркнуть, что авиация 14-й армии блестяще справилась со своей задачей. Сначала самолеты-разведчики вскрыли скопление войск противника и наведенные им переправы через озеро Лойявр, затем истребители с пикирования разбомбили переправу и нанесли бомбоштурмовые удары по скоплению войск, готовившихся к атаке. Все было сделано просто классически. Активные действия нашей авиации по наземным войскам, артиллерии и колоннам противника на мурманском направлении будут систематическими и в дальнейшем.



Проталкивание и встреча бомбардировщиков истребителями

В 21:50 от поста наблюдения в 72-й САП поступило новое сообщение о полете 8 бомбардировщиков противника со стороны линии фронта. Сообщение постов ВНОС было практически одновременным для ВВС СФ и 1-й САД, так как тут же на отражение налета на армей-

ском аэродроме Шонгуй в 21:50 произвели взлет 5 И-16 145-го ИАП, за ними еще 2 И-16, кроме того, для отражения вражеского налета взлетели 11 И-153 147-го ИАП. В 21:54 над Мурманском пролетели 6 вражеских самолетов, об этом штаб 1-й САД сообщил в штаб ВВС СФ, что говорит о существовавшей системе взаимного оповещения обоих объединений. В 21:57 последовал налет на аэродром Шонгуй. Сначала в 21:57 в районе этого аэродрома появилось несколько «Мессершмиттов-109Е», очевидно, имевших задачу блокирования аэродрома перед подходом бомбардировщиков Ю-88. Пара Ме-109 обстреляла окраину аэродрома, к ним устремились 7 И-16, находившихся в этом районе. В это время несколько «Юнкерсов-88» спикировали на аэродром Шонгуй и сбросили бомбы с одного захода. Осколками разорвавшихся бомб были убиты летчик старший политрук Житников и механик младший сержант Аляпринский. Один И-16 № 1021370 сгорел. Это были первые потери 145-го ИАП от вражеских бомбардировок. После сброса бомб «Юнкерсы» на повышенной скорости стали уходить, а группа 8 Ме-109 и 2 Ме-110 вступила в воздушный бой с семеркой И-16. В этом примере налета на аэродром Шонгуй видно, что наши истребители были подняты сразу после получения сигнала оповещения, после их взлета уже через 7 минут появились вражеские самолеты. Наши истребители обнаружили подошедших первыми «Мессершмиттов». Навести И-16 на перехват бомбардировщиков Ю-88 с земли не смогли, так как отсутствовала радиосвязь. Однако наличие в воздухе наших истребителей заставило вражеских бомбардировщиков сделать только один заход на цель и тут же уйти. Подробности воздушного боя не сохранились, лишь известно из оперсводки, что был сбит один самолет противника, тип которого не уточняется, но это не подтверждается данными противника.

Таким образом, в налетах на различные объекты 14-й армии и Северного флота 28 июня участвовало большинство всей авиационной группировки 5-го Воздушного флота в Заполярье. Пикирующие бомбардировщики противника действовали мощными группами до 20 самолетов, причем делали они по несколько заходов на цели. Сила удара 5-го Воздушного флота по советским объектам в Заполярье 28 июня была весьма чувствительной. С этого момента ощущался мощный напор авиации противника, обусловленный в первую очередь решительными действиями пикирующих бомбардировщиков Ю-88 и Ю-87. Вражеские бомбардировщики в первые дни войны действовали порой весьма дерзко из-за незначительных потерь, так как наши истребители явно опаздывали с перехватом из-за несовершенной системы ПВО, когда посты ВНОС находились в нескольких десятках километров от аэродромов базирования истребителей, а радиолокационных станций, способных на большом расстоянии обнаружить подход вражеских самолетов, на Севере в то время не было. Немаловажным фактором в обеспечении действий бомбардировщиков имели истребители сопровождения Ме-109 и Ме-110. В то же время необходимо подчеркнуть, что ПВО противника также не справлялась с задачей перехвата наших самолетов и предотвращением наших бомбардировок.

В этот день, 28 июня, накануне немецкого наступления на мурманском направлении еще происходило подтягивание наших частей к линии фронта. В Титовском укрепрайоне по-прежнему находился 95-й стрелковый полк 14-й СД с артиллерией, к нему двигался 112-й СП 52-й СД с одним артиллерийским дивизионом. 205-й СП 52-й СД с артиллерией находился в районе Западной Лицы на втором рубеже обороны, к нему двигался 58-й СП 52-й СД также с артиллерией. В оперативной сводке 14-й армии указано, что *«армия выполняет задачу по прикрытию госграницы и продолжает сосредоточение»*. Сосредоточение 14-й армии длилось уже неделю, но это не говорит о том, что оно слишком затянулось, ведь немецкие войска также долго вели сосредоточение перед нападением. Длившееся неделю сосредоточение советских войск говорит о том, что на 22 июня советские войска были сильно рассредоточены и не готовы к отражению сконцентрированного удара противника. 28 июня на мурманском направлении наши войска еще только занимали позиции для отражения немецкого наступления на двух рубежах обороны в районе реки Титовка и реки Западная Лица.

В архиве сохранились записи из дневника одного из немецких солдат 139-го пехотного полка. В них он довольно живо описал первые дни перед наступлением на мурманском направлении. *«26 июня – находимся в лесу около Петсамо. Лежим в палатках и ожидаем приказа к наступлению на Россию. Я крепко спал. Нас разбудили, и через час мы стояли на дороге и тронулись в путь. Шли по болотам и бездорожью. Все снаряжение и продовольствие пришлось таскать на себе. Остановились 27 июня. 27 июня – светит солнце. Кругом тишина и не верится, что в этих Альпах идет война. 28 июня – во время обеда мы услышали приближающийся шум моторов со стороны Норвегии. Через короткое время мы увидели наших бомбардировщиков. Их было 28 штук. Здесь я увидел первые большие налеты на русские ДОТы. В 9 часов вечера приготовились и мы. В 11 часов мы заняли высоту. Русские, оказавшиеся немного ниже, открыли по нам ураганный огонь. В 12 часов бомбардировщики снова должны были бомбить русских, но густой туман мешал бы попаданию бомб в цель. Мы оставались лежать за камнями, ожидая приказа к атаке».*

На кандалакшском направлении войска 14-й армии (42-й стрелковый корпус) к 28 июня успели занять позиции также в два эшелона: в укрепленном районе в районе поселка Колаярви находилась 122-я стрелковая дивизия с артиллерией, а в районе озер Куолаярви и Апаярви – 104-я СД также с артиллерией. В этот день в 16:50 несколько мелких групп пехоты противника перешли границу, но сразу были отброшены огнем 715-го стрелкового полка, на поле боя были подобраны три трупа убитых вражеских солдат и один – офицера. Затем в 24:00 два батальона противника пошли в атаку, но были отброшены на исходные позиции пулеметным и артиллерийским огнем 122-й СД. Эта атака была разведкой боем и имела, очевидно, отвлекающее значение перед основным наступлением на мурманском направлении, которое началось три часа спустя.

Потери нашей авиации в этот день были весьма значительными: в воздушных боях было сбито 6 самолетов (3 СБ, один И-16, один И-153 и один И-15бис); 3 самолета были уничтожены на аэродромах (два СБ и один И-16); еще один И-153 был потерян по неизвестной причине; погибли 10 человек летного состава.

Немецкая авиация в этот день имела следующие потери: в воздушном бою сбит Bf-109E-4 № 1159; во время взлета на аэродроме Хебуктен разбился один Bf-109E-4 № 1491; два «Мессершмитта-110» столкнулись в воздухе, при этом Bf-110D № 3714 был разрушен на 80 % и списан, а Bf-11 °C № 2885 получил сильные повреждения в размере 30 %, но позже, очевидно, был отремонтирован.

29 июня 1941 г

В 03:00 29 июня 1941 года началось наступление немецко-фашистских войск на Мурманск. Еще за несколько часов до наступления немцы начали наводить переправы через водные преграды. Обнаружив наведение переправы противником в районе озера Лойявр, артиллерия 14-й стрелковой дивизии в 21:45 28 июня открыла огонь и рассеяла подразделения, занимавшиеся переправой. В 03:00 29 июня два батальона противника пошли в атаку на левом фланге 95-го стрелкового полка в районе обороны 2-го батальона (западнее озера Титовское), где имелись бетонные доты. Здесь немцы сосредоточили большую часть сил. Под пулеметным и ружейным огнем нашей пехоты эта атака была отбита, и немцы отошли на исходные позиции. Стоит особо отметить, что подразделения 95-го стрелкового полка, ведущие бой, сохранили боевую устойчивость после трех мощных бомбардировок эскадрилий Ю-87 28 июня, предшествовавших наступлению немцев. Первую атаку противника 95-му полку удалось отбить, но затем в течение дня немцы ввели в бой дополнительные подразделения. Противник получил многократное превосходство по численности над нашим стрелковым полком. Так, против двух рот (4-й и 6-й) 2-го батальона действовало около двух-трех батальонов противника, против 5-й роты – около батальона. В таких тяжелых условиях 4-я стрелковая рота два раза ходила в контратаку и заставляла противника откатываться назад, однако боеприпасы у роты закончились. В одной из этих контратак погиб командир 4-й роты лейтенант Катков. В 13:00 на помощь этим ротам 2-го батальона была послана 1-я рота с минометной батареей и батареей противотанковых орудий, это была группа резерва – ударная группа полка. Однако, имея многократное численное превосходство, немцы стали теснить наши подразделения 95-го СП и к 14:55 захватили ряд высот. И все же наша пехота продолжала вести бой за удержание рубежа. 4-я рота попала в окружение, но смогла прорваться и отошла к реке Титовка и около 17:00 перешла ее по мосту, выйдя на дорогу к Мурманску. Таким образом, штурмовые подразделения противника заставили отступить нашу пехоту из окопов и затем блокировали доты. Вклинившись в нашу оборону в районе 4-й роты, противник получил возможность атаковать в направлении на север во фланг 5-й роте силами до двух батальонов. 1-я и 5-я роты сдерживали противника на западном берегу реки Титовка с 20:00 29 июня до 05:00 30 июня, когда из штаба 14-й армии пришел приказ об отходе к новому рубежу обороны в районе реки Западная Лица. 6-я рота 2-го батальона, находившаяся южнее всех, оказалась отделенной от 2-го батальона, но в течение 29 июня вела активную оборону, контратакуя противника с флангов, нанося ему большие потери. Однако немцы в образовавшийся клин вводили новые силы и потеснили 6-ю роту на юг. К вечеру 30 июня роте еще удалось несколько потеснить противника, используя два станковых пулемета, 2 миномета и одно противотанковое орудие. В это время в роту пришел приказ об отходе за реку Титовка. В результате отступления пехоты часть нашей артиллерии и боезапаса была оставлена на поле боя. Немцы наступали на нашу оборону даже в полный рост, применяя так называемую психическую атаку. Там, где они встречали крепкую оборону, обходили ее, выискивая слабые места.

На правом, северном, фланге немцы начали наступление через 9 часов – в 12:00. Здесь оборонялся 3-й батальон (7, 8 и 9-я роты). На этом участке 95-го СП дотов не было, имелись только укрепления временного полевого типа, и система обороны также не была готова, хотя и оборудовалась в предыдущие дни в спешном порядке. Против 3-го батальона противник также действовал превосходящими силами, не менее двух батальонов. Здесь ему удалось прорвать нашу оборону и продвинуться в направлении на Мустатунтури, имея целью прорваться на полуостров Средний для захвата полуострова Рыбачий. Однако в районе озера Тисъярви противника встретил 2-й батальон 135-го стрелкового полка, оборонявшего полуостров Средний. Батальону удалось отбросить противника, и тот повернул на юг. Таким образом, 3-й бата-

льон 95-го СП оказался под угрозой окружения, и ему пришлось отходить большей частью сил к реке Титовка, поселку Титовка и одним взводом на полуостров Средний.

На помощь 95-му СП командование 14-й армии направило 112-й стрелковый полк 52-й СД, который к 15:00 только-только подходил к району боя 95-го СП и имел задачу контратаковать на его левом фланге. К 14:55 112-й СП сосредотачивался в районе действия 95-го СП и командир 14-й СД готовил полк к контратаке. 2-й и 3-й батальоны 112-го СП при подходе к мосту через реку Титовка попали под бомбежку, результаты которой не известны. Контратаку проводить не стали, и с 15:00 112-й СП находился в обороне южнее станции Титовка. Очевидно, наше командование склонялось к тому, что 95-й и 112-й СП нужно отводить к реке Западная Лица, так как такой приказ поступил в 95-й СП в 05:00 30 июня. Как показали дальнейшие события, решение об отходе к Западной Лице было правильным.

В дневнике немецкого солдата мы находим описание первого дня наступления. Вот как оно выглядело со стороны противника: *«29 июня – в 4 часа утра был дан сигнал к атаке. Русские бешено стреляли при малейшем движении на наших горах. Они прекрасно знают дорогу, по которой мы можем наступать. Они нас не видят, но обстреливают всю дорогу. Мы идем по скату. Сзади и спереди, слева и справа рвутся снаряды, но перед нами один путь – вперед. Я делаю рывок в сторону. У воронки снаряда лежат три убитых товарища. Отворачиваюсь и бегу дальше вниз по горе через болото. Мы видим едва ли на 10 шагов вокруг, настолько густой туман стоит. Слышим лишь свист и разрывы снарядов. Оставляем лежать раненого и бежим дальше, так как мы должны достигнуть ската горы. Все же мы еще далеки от него и должны залечь, так как противник обстреливает нас из пулемета»*. Из этого описания видно, что наши части в Титовском укрепрайоне оказали сильное сопротивление, сохранив боевую устойчивость после бомбардировок 28 июня. Немцы для своего наступления использовали густой туман и под его прикрытием упорно двигались вперед, имея здесь многократное численное превосходство. Наступление велось вдоль единственной дороги Петсамо – Титовка и в направлении на полуостров Средний. В дальнейшем погода значительно улучшилась: облачность стала 7 баллов высотой 600-1000 метров. 5-й Воздушный флот стал активно поддерживать свои наступающие войска, сосредоточив основные усилия на бомбардировке советских частей на линии фронта и в ближайшем тылу. В течение дня по нашим войскам на линии фронта и в поселке Титовка отбомбилось не менее 4 групп самолетов: в 09:57–22 бомбардировщика; в 14:06 – 8 пикирующих бомбардировщиков; в 15:15-25-30 самолетов; в 21:10–10 пикирующих бомбардировщиков. В отчетах ВВС Карельского фронта отмечено, что в первые дни действия немецких бомбардировщиков были крайне дерзкими, которые бомбили наземные части с нескольких заходов и обстреливали их из пулеметов, часто действовали мелкими группами и одиночными самолетами.

Для нанесения ударов по наступающему противнику и его базам сразу была активно задействована советская авиация. 1-й смешанной авиационной дивизии задача была поставлена следующим образом: *«Взаимодействуя с наземными частями, содействовать 14 СД и 42 СК в уничтожении наступающего противника»*. Истребители 145-го и 147-го ИАП весь день вылетали на бомбардировочные и штурмовые действия с аэродромов Шонгуй, Мурмаши и Ура-губа. И-153 и И-15бис бомбили с пикирования в составе троек и шестерок, при этом загрузка И-153 составляла четыре авиабомбы: 2 ФАБ-50 и 2 АО-10 либо АО-15. Звенья бипланов-штурмовиков прикрывались звеньями И-16 145-го ИАП. Действия наших летчиков были не менее дерзкими, чем противника. При выполнении этих заданий в районе линии фронта состоялось несколько воздушных боев с истребителями противника, но, к сожалению, они заканчивались не в пользу советских пилотов. Немцы для обеспечения подхода и продвижения своих наземных войск организовали систематический барраж истребителей над линией фронта и переправами группами по 5–6 Ме-109Е. В одном из утренних вылетов звено И-15бис 147-го ИАП в районе цели было атаковано шестью Ме-109Е. Один из наших бипланов, И-15бис

№ 5686, был сбит, и летчик младший лейтенант Ефремов, к сожалению, погиб. Вторая встреча четверки Ме-109Е с группой из семи И-16 в районе линии фронта закончилась безрезультатно для обеих сторон. В 15-минутном воздушном бою ни одна из сторон не понесла потерь, и немцы первыми вышли из боя. В конце дня три И-16, летчики старший лейтенант Прокофьев, лейтенант Михин и младший лейтенант Красильников, вылетели на прикрытие наземных войск и в 21:15 были атакованы пятью Ме-109Е. «Мессеры», имея преимущество в скорости и численности, вступили в воздушный бой, который выдался упорным и, как отмечено в дневнике 145-го ИАП, длился 25 минут. Два из трех советских истребителей И-16, № 1021720 и № 5210604, упали на землю, сраженные противником. Один пилот, младший лейтенант Красильников, при этом погиб, лейтенант Михин получил ранение и спасся на парашюте.

Кроме потерь в воздушных боях с противником, один наш самолет был потерян в результате обстрела зенитной артиллерией. Во время одной из штурмовок вражеские зенитки поразили И-153 № 6289 147-го ИАП, который был разбит на вынужденной посадке, к счастью, летчик не пострадал.

Командование флотской авиации с началом вражеского наступления первым делом организовало налеты на порты снабжения противника Петсамо и Лиинахамари. В 11:40 с высоты 4000 метров по порту Петсамо успешно отбомбились 1 °СБ 72-го САП и 137-го КСБП. Их сопровождали 11 И-15бис 72-го САП. В первых боевых вылетах по портам противника истребителям И-15бис ставилась задача следующим образом: сопровождение СБ до Титовки, где ожидать на высоте 3500 метров возвращения бомбардировщиков после бомбометания, то есть в 25 километрах от цели в пределах визуальной видимости аэродрома Луостари, а в районе полуострова Средний СБ также отсекали от истребителей противника 6 И-16. Данный боевой вылет прошел без противодействия со стороны истребительной авиации противника.

Одновременно с действиями в районе линии фронта 29 июня 5-й Воздушный флот впервые произвел два бомбардировочных удара по флотскому аэродрому Ваенга. Первый удар с пикирования нанесли 6 Ю-88 в 14:35. Посты ВНОС в 13:54 и 14:06 своевременно донесли о проходе района Титовки бомбардировщиков на высоте 1500 метров. Это позволило еще за 20 минут до налета поднять звено И-15бис старшего лейтенанта Уварова для барражирования над аэродромом. Звено взлетело на патрулирование в 14:15. Находясь на высоте 1500 метров, летчики обнаружили 6 бомбардировщиков и истребителей противника уже при подходе их к аэродрому Ваенга. И-15бис атаковали немцев. Вторая группа истребителей в составе 6 И-153 взлетела уже после сброса бомб в 14:40. Часть бомбардировщиков Ю-88 сбросила бомбы с пикирования, а часть – с горизонтального полета. На аэродроме разрывами бомб были уничтожены 2 И-15бис, а в это время «Мессершмитты-109» и «110» пролетели на бреющем полете над Кольским заливом и обстреляли гидроаэродром губа Грязная, где нанесли пробоины двум гидросамолетам МБР-2. По трагическому стечению обстоятельств именно в это самое время два гидросамолета ГСТ 118-го МРАП производили взлет на разведку надводной обстановки до мыса Нордкин. Сразу же после взлета в 14:36 на траверзе главной базы флота Полярное они были атакованы двумя Ме-109Е. Оба ГСТ были сбиты, и самолеты затонули. Экипаж одного из ГСТ в составе 6 человек, к сожалению, погиб, второй самолет смог произвести вынужденную посадку, и его экипаж был спасен катером. Стрелок-радист старший сержант Богатыренко вел огонь в тот момент, когда его самолет уже горел. Ему засчитали один сбитый «Мессершмитт-109», за что впоследствии наградили орденом Красного Знамени. По нашим данным, сбитый Богатыренко Ме-109 упал в залив и затонул. В этом районе действительно был потерян один Вф-109Е-3 № 5164, который сел на воду, но, по немецким данным, он был сбит зенитной артиллерией во втором налете на Ваенгу в ходе вечернего вылета. Тем временем И-15бис смогли преследовать двухмоторных бомбардировщиков противника лишь несколько километров. После воздушного боя старшему лейтенанту Уварову был засчитан сбитый «Хейнкель-111». Посты ВНОС доложили, что, кроме этого, были сбиты еще два самолета,

и позже летчикам, по данным ВНОС, были засчитаны сбитыми два самолета: Ю-88 и Ме-109. Первый налет противника на аэродром Ваенга показал, что существуют серьезные проблемы в работе штаба ВВС Северного флота, который, не имея опыта воздушных боев, явно переоценивал возможности И-15бис и по этой причине не смог организовать эффективный отпор вражеским бомбардировщикам, ведь на отражение бомбардировочного удара было поднято всего 3 И-15бис, которые никак не могли оказать достойный отпор «Юнкерсам». Кроме того, не была оценена опасность со стороны вражеских истребителей, так как, несмотря на своевременное обнаружение вражеских самолетов за 20 минут до налета, экипажам ГСТ не был отменен или перенесен боевой вылет, а прикрытие взлета гидросамолетов не было организовано.



Гидросамолет МБР-2 118-го МРАП

Через три часа после этих событий, вечером в 17:30–18:15, командование ВВС СФ организовало два крупных налета на близлежащие порты Лиинахамари и Петсамо двумя группами в составе 8 МБР-2 118-го МРАП, а также 12 СБ 72-го САП и 137-го КСБП. Наше командование, пытаясь компенсировать малочисленность бомбардировочной авиации, использовало тихоходные МБР-2 в качестве бомбардировщиков для внезапных ударов со стороны моря по прибрежному порту Лиинахамари. Первая группа в составе 5 МБР-2 взлетела в 17:30, вторая

группа в составе 3 МБР-2 взлетела с опозданием в 15 минут, то есть в 17:45. Гидросамолеты имели задачу бомбить склады в порту снабжения сухопутных войск противника Лиинахамари и несли по 6 ФАБ-50. Маршрут полета МБР-2 штаб спланировал совершенно правильно: во избежание обнаружения вражескими постами наблюдения самолеты шли вдоль побережья остров Торос – губа Кутовая – Пумманки – Лиинахамари – губа Грязная с набором высоты до 4700 метров над целью. Первая группа из пяти самолетов успешно отбомбилась по цели и не встретила вражеских истребителей. Противодействие оказала только зенитная артиллерия, в результате ее стрельбы три самолета получили осколочные пробоины, но все благополучно произвели посадку в 19:30. Экипажи сбросили 30 бомб ФАБ-50 и наблюдали разрывы в расположении порта Лиинахамари. В результате бомбардировки были повреждены один склад и пристань, в районе топливных складов наблюдался пожар. Вторая группа в составе 3 МБР-2, вылетевшая с опозданием, также смогла отбомбиться по этой же цели, но ее перехватили истребители Ме-109Е. Шансов уйти от преследования у тихоходных гидросамолетов не было, и все три были сбиты. Погибли пять человек из состава летных экипажей. Из одного горящего МБР-2 на парашюте спасся лейтенант Абрамов, который попал в плен. Один из сбитых МБР-2 сел на воду и затонул, экипаж не пострадал. Расчет командования ВВС СФ на внезапность и безнаказанность бомбардировки порта снабжения с высоты 4700 метров, в общем-то, оправдался, так как первая группа из пяти гидросамолетов отбомбилась и вражеские истребители не смогли ее перехватить. Однако такая операция, предпринятая абсолютно без истребительного сопровождения, оказалась неоправданно рискованной, и задержка с вылетом в 15 минут второй группы привела к потере трех самолетов. Налицо опять же недооценка возможностей вражеских истребителей по перехвату наших самолетов. В отличие от группы МБР-2, для вылетевшей за ней группы из 12 СБ был выделен 21 истребитель. После этого случая гидросамолеты ВВС СФ больше ни разу не будут использоваться для дневных бомбардировок вражеских портов, так как стала ясна абсолютная бесперспективность использования гидропланов для подобных целей.

Вторая группа в составе 12 СБ взлетела с аэродрома Ваенга в 18:45. Обеспечивали действия бомбардировщиков 12 И-15бис и 9 И-16. Учтя опыт потери двух гидросамолетов ГСТ, которые были сбиты истребителями противника на взлете в 14:36, командование ВВС СФ организовало прикрытие взлета бомбардировщиков СБ. Сначала для прикрытия взлета СБ и их сопровождения до государственной границы в 18:15 взлетели 12 И-15бис, ведущим был командир эскадрильи капитан Быков. Через полчаса, в 18:37, взлетели 9 И-16 4-й эскадрильи во главе с командиром старшим лейтенантом Сафоновым, которые имели задачу встречи своих бомбардировщиков СБ в районе полуострова Рыбачий и отсечения от них истребителей противника. Бомбардировка порта Петсамо в этот раз прошла вполне успешно и без боевых потерь, но истребители понесли две небоевые потери, так как сказался весьма серьезный недостаток истребителя И-16 – маленькая продолжительность полета. Взлетев в 18:37, часть группы И-16 произвела посадку в 19:38 (время полета: 1 час и 1 минута). И-16 имел практическую продолжительность полета немногим более 1 часа, и при выполнении посадки у младшего лейтенанта Раевского в 19:38 остановился мотор из-за полной выработки топлива, в результате чего самолет упал и летчик, к сожалению, погиб. Младший лейтенант Плотников, сделав три попытки посадить самолет, также выработал горючее и сел в кусты, получив ушибы головы. В дальнейшем для обеспечения запаса горючего боевые задания для И-16 ВВС СФ редко превышали 50 минут, тогда как И-15бис и И-153 летали до 1 часа 45 минут. Однако из-за их невысоких скоростных данных в глубоком тылу противника эти бипланы несли бы большие потери, так как за время полета к цели и обратно более скоростные «Мессершмитты» успели бы совершить по ним множество атак, а сопровождаемые бомбардировщики неминуемо ушли бы вперед на максимальных скоростях, стремясь, что совершенно естественно, как можно быстрее добраться до своей территории и оторваться от преследователей. Прекрасно это понимая, командование

ВВС СФ использовало истребители-бипланы в первые дни боевых действий для прикрытия бомбардировщиков только до района госграницы либо до побережья полуострова Рыбачий. Бомбардировщики, имея значительный запас топлива и действуя самостоятельно, после сброса бомб могли уходить в море, а также обходить насыщенные ПВО зоны.

Вечером немцы вновь предприняли мощную атаку по аэродрому Ваенга группой до 11 Ю-88. После налета на порт Петсамо группа в составе 12 СБ, 7 И-16, а также 12 И-15бис произвела посадку на аэродроме Ваенга в 19:38–20:08, а налет вражеских бомбардировщиков состоялся через 38 минут, в 20:43. Самолеты И-16, И-15бис и СБ в это время, очевидно, заправлялись. Укрытий на аэродроме в это время еще не было, и бомбардировка пикировщиков Ю-88 по незащищенным самолетам принесла ощутимый ущерб, но не катастрофический. Уничтожены были 3 И-16 72-го САП и 1 СБ 137-го КСБП. Еще один И-16 получил повреждения от взрывной волны, и несколько самолетов, находившихся вне укрытий, получили осколочные пробоины. В результате бомбоудара на аэродроме погибли три военнослужащих: летчик младший лейтенант Шапошников и два авиамеханика – Ешили и Орлов. Хотя в течение дня над аэродромом был организован барраж истребителей, этот налет оказался совершенно неожиданным. Очевидно, в этот раз посты ВНОС не смогли обнаружить подход вражеских самолетов. Как и в предыдущем налете в 14:35, часть бомбардировщиков Ю-88 сбросила бомбы с пикирования, начатого на высоте 2000 метров, а часть – с горизонтального полета. Сообщений об обнаружении вражеских самолетов не поступило, а потому налет отразить не удалось. Как раз перед самым налетом в 20:25–20:40 произвела посадку патрулировавшая над аэродромами группа из 9 И-153. Во время пикирования «Юнкерсов» в 20:43 в воздухе находился лишь один И-153 лейтенанта Алагунова, готовившегося совершить посадку после барражирования. В то время, когда на аэродром уже начали падать бомбы, взлетела четверка И-153 капитана Туманова. «Чайки» стали преследовать уходящих на бреющей высоте бомбардировщиков Ю-88, в том числе и Виктор Алагуров. После посадки наши летчики заявили, что сбили два Ю-88: лейтенант Адонкин – двумя залпами РС-82; лейтенант Плотко – пулеметным огнем с дистанции 400 метров. Но, судя по спискам потерь, 29 июня немцы потерь бомбардировщиков Ю-88 на мурманском направлении не имели. Скорее всего, «Юнкерсы» получили повреждения, но им удалось уйти от преследования.

По немецким данным, после этого налета на Ваенгу в результате боевых повреждений немцы потеряли один «Мессершмитт-109» Bf-109E-3 № 5164, о котором уже говорилось выше. Пилотировал его командир группы капитан Лоевски, который попал в плен. По показаниям Лоевски, он второй раз за день вылетел во главе четверки Me-109E на сопровождение бомбардировщиков, которые бомбили аэродром Ваенга. Его «Мессершмитт-109E» был подбит зенитной артиллерией в ходе выполнения разворота в районе цели. Поврежденный мотор вскоре остановился, и летчик совершил вынужденную посадку на воду. Согласно немецкому историку Вернеру Гирбигу, на случай вынужденной посадки немецких летчиков предусматривалась спасательная операция с использованием гидросамолетов. Через какое-то время после приводнения Лоевски видел, что его ищут три Me-109E, однако, прождав сутки на месте посадки, пилот понял, что нужно выбираться самому. 2 июля летчик был взят в плен в районе главной базы флота Полярное. Таким образом, уже в первый день наступления на Мурманск немцы потеряли командира группы истребителей капитана Лоевски, который, как оказалось, был весьма опытным командиром. По его рассказу, в октябре 1938 года он добровольно отправился на войну в Испанию, затем воевал во Франции, Греции, летал на Англию, имел на боевом счету несколько сбитых самолетов и был награжден Железным крестом. Утром 29 июня в районе линии фронта он в составе пары сбил один наш самолет.

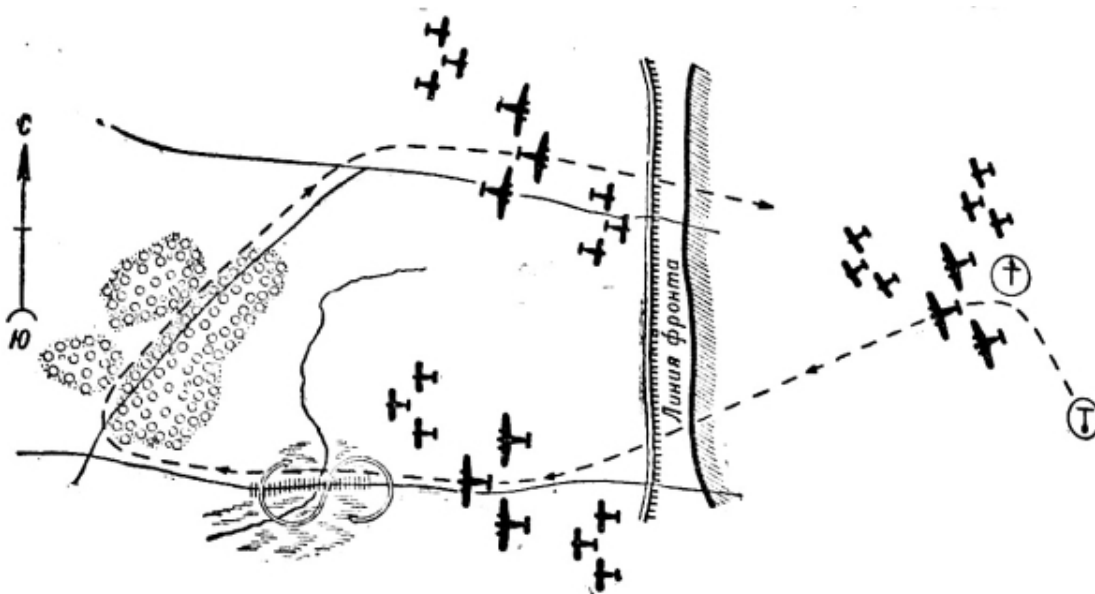


Сбитый 29 июня 1941 года и взятый в плен командир истребительной группы капитан Лоевски

В целом первые налеты фашистской авиации на заполярные аэродромы нанесли ощутимый, но не катастрофический ущерб советским ВВС. В ходе двух бомбардировок аэродрома Ваенга было уничтожено 6 самолетов: 3 И-16, 2 И-15бис 72-го САП и 1 СБ 137-го КСБП. Эти потери в результате двух бомбардировочных ударов составили 7,8 % от количества 77 истребителей и бомбардировщиков, имевшихся на начало 29 июня в ВВС СФ. После двух бомбар-

дировок и небоевых потерь на аэродроме Ваенга к концу дня 29 июня осталось 69 самолетов: 16 СБ (9 СБ 72-го САП и 7 СБ 137-го КСБП), 11 И-16, 17 И-153 и 25 И-15бис. Эти данные взяты путем подсчета прибывшей и убывшей техники в ВВС СФ. Также в результате двух бомбардировок 29 июня 16 самолетов получили пробоины и повреждения. Такие потери сказались отрицательно на боеспособности флотской авиации, но не надолго, поскольку поврежденные самолеты тут же довольно быстро ремонтировались от нескольких часов до нескольких суток. Теперь началась интенсивная работа по ремонту поврежденных самолетов. К 1 июля были введены в строй 2 поврежденных И-16, что позволило 2 июля вылететь на задание группе из 5 И-16, а 3 июля боеготовыми были уже 6 И-16. В отличие от множества аэродромов центрального участка советско-германского фронта заполярные аэродромы не стали добычей наступающих немецких частей со всей находящейся на них поврежденной техникой, поэтому в Заполярье был сравнительно низкий процент потерь самолетов на земле в результате бомбардировок. Штаб ВВС Северного флота в конце этого дня констатировал, что *«потери нашей авиации происходят в большинстве своем на аэродромах за счет плохой связи, оповещения и недостаточной маскировки»*. По всей видимости, меры по маскировке самолетов на аэродроме предпринимались, но из-за отсутствия укрытий многие машины получили пробоины от осколков авиабомб и разлетающихся камней. После этих двух налетов на аэродроме Ваенга, так же как и на других аэродромах, срочно стали строить укрытия для самолетов и людей.

На кандалакшском направлении противник только готовился к наступлению. С аэродрома Африканда на бомбардировку войск противника отправились 1 °СБ 137-го КСБП. После сброса бомб АО-25, ФАБ-50 и кассет РРАБ-300 по живой силе противника в районе Келоселькя ведущий группы капитан Мигунов принял решение всем снизиться и обстрелять из пулеметов цель. В этом вылете был потерян один самолет СБ № 3/137 капитана Иванова, который, по одним данным, был подбит истребителями противника, а по другим – зенитными автоматами, в результате чего рули управления бомбардировщика получили повреждения, вскоре загорелся мотор, но летчик сумел дотянуть до своей территории и произвел вынужденную посадку на лес. Штурман младший лейтенант Кулаков получил ранение и потерял сознание. Командир и стрелок-радист Трифонов вытащили из горящего самолета штурмана, а через несколько минут взорвались бензобаки; к счастью, экипаж больше не пострадал.



Непосредственное сопровождение истребителями бомбардировщиков

К концу дня 29 июня на мурманском направлении противник продвинулся на 5-10 километров, однако наши части еще удерживали пункт Титовка. В отношении авиации этот тяжелый день принес наибольшие потери советским ВВС в Заполярье в 1941 году. По всем причинам были потеряны 18 самолетов. Из них в воздушных боях было сбито 9 самолетов: 1 СБ, 2 И-16, 1 И-15бис, 2 ГСТ и 3 МБР-2. Зенитным огнем сбит 1 И-153. На аэродроме уничтожены 1 СБ, 3 И-16 и 2 И-15бис. В авариях разбились 2 И-16. За день погибло 15 человек летного состава, это были весьма тяжелые потери. Наша авиация действовала очень активно, и сухопутное командование отметило ее успешные действия: *«Авиация 1-й САД успешно бомбила артиллерию противника в районе высоты 367,0 и непрерывно атакует наступающего противника, работая на пределе»*. В течение дня истребители И-16, И-153, И-15бис 1-й САД совершили 137 самолето-вылетов на бомбардировки и штурмовки войск и артиллерийских позиций противника, а также сопровождение ударных самолетов. 46 самолето-вылетов были на перехват вражеских самолетов. Бомбардировщики СБ 137-го КСБП выполнили 21 самолето-вылет на мурманском и кандалакшском направлениях. Бомбардировщики СБ и гидросамолеты МБР-2 ВВС Северного флота за день выполнили 22 самолето-вылета на бомбардировку портов Петсамо и Лиинахамари, а истребители – 89 самолето-вылетов на обеспечение СБ и перехваты самолетов противника, а также патрулирование в районе своих баз. Необходимо отметить, что налетами на наши аэродромы в этот и предыдущие дни авиация противника вынудила нашу истребительную авиацию затрачивать большое число самолето-вылетов на прикрытие аэродромов и отражение налетов. Так, из 89 вылетов истребителей И-16, И-153, И-15бис ВВС СФ 47 были затрачены на отражение налетов на аэродром Ваенга и патрулирование над ним. Большинство вылетов совершалось тройками, но три вылета И-153 и И-15бис на перехваты и патрулирование были выполнены в составе четверок и пары.

Немцы, по их отчетностям, в течение дня лишились двух самолетов: Me-109Е капитана Лоевски был сбит в районе Ваенги, а на аэродроме Хебуктен на взлете разбился Do-215 разведывательной эскадрильи 1.(F)/124.

30 июня 1941 г

К концу дня 29 июня немцы смогли продвинуться к поселку Титовка и подошли к мосту через реку Титовка. 95-й стрелковый полк продолжал обороняться, здесь также в обороне находился 112-й СП. Зная о том, что наступление ведет не менее полутора дивизий противника, и понимая, что удержать Титовку не удастся, командование 14-й армии к 02:00 30 июня отдает следующий приказ: *«14 сд поставлена задача оторваться от противника и, уничтожив Титовка Река, материальную часть артиллерии, автомашины, запасы горючего и продовольствия, мост у Титовка Река и причал, отойти на восточный берег реки Западная Лица в район 56 километра на дороге м. Мишуков-Титовка... 52 сд занять оборону на восточном берегу реки Западная Лица»*. К 15:00 14-я СД продолжала сдерживать противника на участке Титовка и на подходе к полуострову Средний. Тыловые подразделения тем временем начали эвакуацию имевшегося военного имущества, однако вывезти все имущество не было возможности из-за отсутствия нормальной дороги, и поэтому был сделан запрос в штаб армии, что с ним делать. Командование 14-й армии отдало приказ об уничтожении всего, что нельзя вывезти. После этого был нагружен выючный транспорт, а все склады и строения подожжены. В результате подразделения полка подожгли и взорвали все оставшееся имущество: продовольствие, машины, причал, материальную часть, боеприпасы. В 06:00 подразделения 95-го полка стали переходить через реку Титовка, оставляя для прикрытия мелкие подразделения 3-го батальона и взвод бронемашин БА-10 35-го отдельного разведывательного батальона. После отхода всех подразделений мост через реку Титовка был взорван 95-м СП. Таким образом, отход подразделений 95-го СП за реку Титовка происходил сначала под давлением противника, а затем был уже по приказу командующего 14-й армией и имел характер организованного отхода. В результате потери 95-го стрелкового полка за два дня боев, 29 и 30 июня, оказались сравнительно небольшими. Погибли и пропали без вести 319 человек, и 114 человек получили ранения. Оружия было потеряно: 142 пулемета, 33 пистолета-пулемета Дегтярева, 405 винтовок, 46 минометов и 16 пушек.

Тем временем в районе реки Западная Лица 52-я СД готовила оборонительные позиции. Немцы в этот день особенно старались прорваться на полуостров Средний. Очевидно, что с целью оказания помощи своим сухопутным частям в этом прорыве 19 немецких бомбардировщиков нанесли бомбовый удар по пункту Цыпнаволок на полуострове Рыбачий в 00:20. В 03:50 налет на полуостров Рыбачий был повторен. С утра части 14-й стрелковой дивизии отбили одну атаку в сторону полуострова Средний, около 16:00 последовала вторая, но и она была отбита. В этих сражениях особую помощь оказали корабли Северного флота, которые вышли для артиллерийской поддержки обороняющихся войск по распоряжению наркома ВМФ Кузнецова, поступившего Военному совету Северного флота из Москвы. Обстановка на мурманском направлении была очень опасной: часть войск 14-й армии отступала к Западной Лице, вторая часть обороняла полуостров Средний, который являлся стратегически важным плацдармом. Командующий 14-й армией генерал-лейтенант Фролов сообщал, что расход снарядов катастрофический, минометов почти нет, артиллерии мало. Для поддержки сухопутных частей, отступающих на полуостров Средний, были выделены эсминцы «Куйбышев» и «Урицкий», которые начали переход на позицию артстрельбы. С 02:00 задачу прикрытия с воздуха эсминцев начала выполнять авиация Северного флота. Над кораблями в Мотовском заливе барражировали, сменяя друг друга, тройки И-153 3-й эскадрильи 72-го САП. Эсминец «Куйбышев», имея задачу не допустить продвижение противника на полуостров Средний, из района губы Кутовая в 06:30 начал обстрел живой силы противника, сосредоточенной на южных и западных склонах хребта Муста-Тунтури. Эсминец успешно провел артиллерийскую стрельбу в течение 3 часов 15 минут. По противнику было выпущено 230 фугасных снарядов. При-

чем стрельба производилась с использованием корректировки с высаженного наблюдательного поста, и результаты были высокими: замолчали три миномета противника и отмечены попадания в четыре крупных скопления живой силы противника. Командование 14-й армии оценило стрельбу на «хорошо» и «отлично». Патрулировавшие над губой Кутовая пилоты звена И-153 старшего лейтенанта Плотко хорошо наблюдали, как эсминцы ведут огонь. Звено Плотко вернулось на аэродром в 09:35.

Немецкая авиация среагировала уже после того, как «Куйбышев» прекратил огонь и на позицию вышел второй эсминец, «Урицкий». По-видимому, вражеская пехота сильно почувствовала на себе артиллерийский обстрел и немецкое командование запросило помощи авиации, поскольку на наши корабли были брошены две группы пикирующих бомбардировщиков. Эсминец «Урицкий» прикрывали еще два малых боевых корабля СКА «МО», которые несли противолодочную и противовоздушную оборону. Фашистские пикировщики появились над кораблями в 10:04. Шестнадцать «Юнкерсов-87» сбросили по кораблям около 80 авиабомб, но морякам удалось избежать прямых попаданий. На эсминце «Урицкий» получили осколочные ранения четыре человека, а на СКА МО-121 осколками была повреждена корма. Хуже пришлось самим нападавшим: огнем корабельных зениток был сбит Ju-87R-2 № 5878, пилот которого получил ранение. Это был первый крупный налет фашистских пикировщиков на советские боевые корабли в Заполярье, и моряки выиграли этот бой, здесь помог и утренний туман, в который скрылся «Урицкий». Описание боя сохранилось в журнале этого эсминца:

«30 июня. На зюйде замечено 16 самолетов, курс норд-вест.

10 ч 04 мин. Высота 1200 м. «Воздушная тревога». Дистанция до самолетов 32 кабельтова. Открыл огонь. Дали самый полный ход. Самолеты заходят с кормы и быстро приближаются к кораблю. Зенитная батарея ведет интенсивный огонь по самолетам. Два катера «МО» и эсминец «Куйбышев» идут полным ходом, ведя с левого борта огонь по самолетам.

10 ч 07 мин. Самолеты-бомбардировщики типа Ю-88, высота 1500–2000 м. Головной пошел в пики. Начали маневрирование. Пикирующие бомбардировщики один за другим сбрасывают бомбы, которые взрываются в 10–15 м от корабля. Каждый самолет, спикировав, сбрасывает 4–5 бомб. Маневрирующий корабль бомбили 16 бомбардировщиков. Зенитная батарея не прекращала огня. Один Ю-88 задымился и начал падать, летчики выпрыгнули на парашютах.

10 ч 12 мин. Сбросив бомбы (около 80 штук), самолеты скрылись. Результат: корабль, несмотря на большое количество сброшенных бомб, прямых попаданий не имел. Получили осколочные ранения: легкие краснофлотцы Абрамов, Болычев, Мальшиев, политрук Садчиков; тяжелое краснофлотец Марвянчук.

10 ч 40 мин. Получил разрешение командующего возвратиться в Тюва-губу (Полярное)». В данном случае присутствует распространенная ошибка в записи типа самолетов противника, участвовавших в налете. Моряки записали, что их атаковали Ю-88, но на самом деле это были Ю-87.

Когда советские эсминцы в Мотовском заливе в 10:07 были атакованы группой Ю-87, к ним летели три истребителя И-153 72-го САП, летчики: старший лейтенант Родин, лейтенанты Комиссаров и Алагуров, которые были подняты на прикрытие эсминцев в 10:05. В 10:40 оперативному дежурному 72-го САП поступило указание выслать эскадрилью в район Титовки на помощь истребителям И-153, ведущим воздушный бой. Через 5 минут, в 10:45, вылетели 9 И-15бис. Прилетев в Мотовский залив, пилоты И-15бис встретили только три «Чайки» звена старшего лейтенанта Родина, самолеты противника к этому времени уже ушли. Подробностей ведения боя «Чайками» не сохранились, очевидно, они преследовали «Юнкерсов» после сброса бомб. После обеда в 15:13 на перехват бомбардировщиков в район острова Малый Олений вновь были отправлены 6 И-15бис. Сообщений о самолетах противника поступало очень много, и, очевидно, для того, чтобы не распылять силы, сбросить моторесурс и людей, коман-

дующий ВВС СФ вечером этого же дня, 30 июня, в 20:15 третьей эскадрилье И-153 капитана Туманова приказал вылетать только на перехват видимого противника, но в случае тревоги дежурные звенья все равно поднимались. Уже через две минуты, в 20:17, оперативному дежурному поступило сообщение, что с Ура-губы идут 7 самолетов противника на главную базу флота Полярное. Через три минуты, в 20:20, взлетела пара И-16, ведущим был командир полка майор Губанов, ведомым – капитан Раздобудько. Но сигнал вновь был ложным, и через 27 минут самолеты сели на аэродроме.

Действуя в районе линии фронта, командование Северного флота не забывало и о контроле морской акватории. В течение дня 118-й МРАП выполнил несколько вылетов на разведку в море. Кораблей противника на подходе к Мурманскому побережью обнаружено не было. Кроме гидросамолетов, на разведку морских целей вдоль побережья Норвегии вылетела также пара СБ и три И-16 72-го САП. Это говорит о том, что командование Северного флота с самого начала боевых действий большое внимание уделяло разведке морской акватории.

В условиях летной погоды и полярного дня авиация сторон вела круглосуточные боевые действия. Немцы действовали группами 5-12 самолетов, а также одиночными машинами. С советской стороны особенно активно действовала истребительная авиация, призванная бомбардировками и штурмовками оказать сдерживающее воздействие на наступающие части противника, а также прикрыть отход частей 14-й стрелковой дивизии на новый оборонительный рубеж. Истребители более половины самолето-вылетов совершили для бомбардировочных и штурмовых действий. Тактика действий отрабатывалась в основном следующая. И-16 145-го ИАП сопровождали снаряженных бомбами И-153 147-го ИАП и после сброса бомб совместно обстреливали цель пулеметно-пушечным огнем. У немцев в этот период особенно уязвимыми были войска на марше по дорогам к линии фронта. В 01:15 3 И-16 и группа И-153 успешно атаковали колонну противника, после этого последовали еще атаки советских штурмовиков. С 13:30 до 19:30 автоколонну противника бомбили и штурмовали несколько групп И-153, от 3 до 7 самолетов, которые сбросили на противника не менее 64 авиабомб ФАБ-50 и АО-15. Немецким истребителям не удалось помешать нанесению ударов ни одной из наших штурмовых авиагрупп. Вскоре в тылу у противника по дороге в районе Титовки на протяжении 2–3 километров горело несколько автомобилей. Это обнаружила шестерка И-16 командира 2-й эскадрильи 145-го ИАП капитана Гальченко. По дороге от Титовки на Кутовую двигались тягачи с пушками, колонна мотоциклистов, их проштурмовали И-16 Гальченко, а на обратном пути произошла встреча с шестью Ме-109Е. Шесть «Мессершмиттов» на шесть И-16 – численное равенство, но большая скорость Ме-109Е позволяла заходить в хвост И-16, на что приходилось отвечать виражами и выходом в лобовые атаки. Ведя бой компактной группой и прикрывая друг друга, группа Гальченко вела оборонительный бой в течение 10–20 минут, после чего «Мессершмитты» стали по одному выходить из боя со снижением до бреющей высоты. Горючее уже было на исходе, и летчики И-16 также отправились на свой аэродром. Не обошлось без боевых повреждений: И-16 лейтенанта Шпота получил 6 пробоин и повреждение тросовой проводки выпуска шасси, в результате чего летчику пришлось садиться на «брюхо», самолет при этом получил небольшие повреждения и позже был отремонтирован, а летчик остался невредим. Кроме И-153, штурмовой удар по войскам противника также выполнили 6 И-15бис 147-го ИАП с передового аэродрома Ура-губа. В следующем боевом вылете в 17:30 шестерка И-15бис с этого же аэродрома вполне успешно провела воздушный бой. Во время прикрытия ими наземных войск подошли три Ме-109Е. Завязался воздушный бой, в котором обе стороны потерь не имели, лишь один И-15бис получил пробоины. Оба воздушных боя в этот день наши летчики провели практически без потерь, не считая одного поврежденного И-16.



Командир эскадрильи 145-го ИАП капитан Гальченко

Оперсводка Северного флота к концу дня 30 июня отмечала, что противник временно ослабил наступление в районе Титовки. Но наше командование ожидало нового натиска с подтягиванием резервов противником и не исключало, что немцы применят десант для захвата полуостровов Средний и Рыбачий. Десант так и не последовал, но меры предосторожности были нелишними. Противнику удалось выйти к полуострову Средний, но здесь он был окон-

чительно остановлен и дальнейшего продвижения не имел. В конце дня части 14-й СД оставили район Титовки. На какое-то время связь 95-го СП со штабом 14-й СД была потеряна, 95-й стрелковый полк отходил в расположение 52-й СД по частям. В течение 1 июля в районе Западной Лицы сосредоточилось до 1000 человек 95-го СП. Тем временем 112-й стрелковый полк отходил в значительно лучших условиях и к 03:00 1 июля уже полностью сосредоточился в указанном ему районе реки Западная Лица. В течение дня деятельность авиации противника на мурманском направлении значительно снизилась, и это не осталось незамеченным с нашей стороны. Оперативная сводка 1-й САД отмечала, что вражеская авиация во второй половине дня 30 июня большой активности не проявляла, и было сделано предположение, что часть авиации убыла на другое направление. Действительно, немцы готовились к наступлению на кандалакшском направлении и перебазировали сюда часть бомбардировщиков Ю-87 с аэродрома Хебуктен.

На кандалакшском направлении в течение дня 14 СБ 137-го КСБП бомбили аэродром Рованиemi. Результаты бомбардировки были сфотографированы, но потерь самолетов в результате бомбардировки не было. На аэродроме Африканда в аварии был потерян один истребитель И-15бис № 5699 147-го ИАП, который при взлете скапотировал. Авария была серьезная, и самолет списали; к счастью, летчик младший лейтенант Кайков остался невредимым. Позже еще несколько бипланов Поликарпова И-15бис и И-153 будут разбиты при взлете и посадке из-за капо́тажа, но здесь причиной таких аварий являлись конструктивные особенности этих самолетов, которые имели маленькую базу шасси и очень высокую парусность. Но, как известно, наше Верховное командование несколько позже в приказе № 0299 от 19 августа 1941 года приказало рассматривать поломки самолетов «без уважительной причины» как дезертирство летчиков! Так все аварии, кроме тех, что произошли из-за отказов материальной части, можно было квалифицировать как произошедшие «без уважительной причины». Это было совершенно несправедливое обвинение в адрес летного состава, так как наши самолеты в то время действительно были очень аварийными, и это будет наглядно показано ниже в ходе изложения событий.

1 июля 1941 г

1 июля противник продолжал теснить части 14-й армии, вводя в бой свежие силы. Утром наши воздушные разведчики обнаружили большую колонну немецких войск на марше от Петсамо к линии фронта длиной около 12 километров, в голове ее двигалась артиллерийская батарея крупного калибра. Летчики насчитали до 100 автомашин. Разведка предположила, что противник вводит в бой силы численностью до пехотной бригады. Колонна была сфотографирована, и по распоряжению командующего 14-й армией авиация 1-й САД и Северного флота предприняла энергичные действия против этой колонны немецких войск. Истребители И-153, И-16, И-15бис, а также бомбардировщики СБ с аэродромов Ваенга, Мурмаши, Шонгуй, Ура-губа совершили несколько бомбоштурмовых налетов группами по 6-15 самолетов. Колонна состояла из нескольких частей, и каждая часть прикрывалась огнем мелкокалиберной зенитной артиллерии (МЗА). Почти после каждой штурмовки наши истребители получали пробоины, а в 14:00 был подбит один И-153 № 7008 147-го ИАП, совершивший вынужденную посадку в районе линии фронта, при этом летчик, заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Антонюк, пропал без вести. Еще один наш самолет, И-15бис 72-го САП, был сбит зенитной артиллерией противника в районе порта Петсамо в период времени 05:10–06:30. Летчик младший лейтенант Исмаилов погиб. В этом вылете 9 И-15бис имели задачу бомбить войска противника и транспортное судно. Ведущим группы был командир эскадрильи капитан Калюшин. Поскольку наземного противника летчики не обнаружили, то бомбы были сброшены по транспорту в порту Петсамо. Летчики отметили противодействие только зенитной артиллерии противника.

145-й ИАП выполнил несколько десятков самолето-вылетов на штурмовки и сопровождение И-153. В 09:45 6 И-16 сопровождали 3 И-153 147-го ИАП на бомбардировку. «Чайки» с пологого пикирования сбросили бомбы, за ними пулеметно-пушечным огнем вдоль колонны прошли И-16. Как известно, немцы хорошо прикрывали свои войска на марше зенитной артиллерией и пулеметами. И на этот раз по советским самолетам был открыт точный огонь. Лейтенант Шпота был на краю гибели: пуля попала в козырек кабины и один осколок поцарапал лицо летчика. У старшего лейтенанта Прокофьева был пробит маслбак. К счастью, все обошлось благополучно и без потерь. После этого вылета И-16 четыре раза вылетали на штурмовку колонны вражеских войск группами по 9, 7, и 6 самолетов в 14:30, 14:50, 16:50 и 21:40. И-153 также несколько раз вылетали на колонну вражеских войск совместно с И-16 (точных данных о количестве участвовавших в штурмовках «Чаек» нет). Истребители противника ни разу не смогли перехватить эти ударные группы.

Флотская авиация выделила для бомбардировки колонны противника истребители И-15бис и бомбардировщики СБ. И-15бис вылетали с бомбами ФАБ-50, а СБ – с кассетами РРАБ. В первые дни войны И-15бис очень часто использовались и для сопровождения бомбардировщиков, и для перехватов самолетов противника, и для барражирования над войсками и кораблями, и для штурмовых ударов, но шансов на успех в бою с мощными и скоростными «Мессершмиттами» и «Юнкерсами-88» у И-15бис было крайне мало. Особенно ярко это проявилось в воздушном бою 1 июля 1941 года в районе Западной Лицы. Группа в составе 9 И-15бис, каждый из которых нес по две бомбы ФАБ-50, во главе с командиром звена капитаном Чаричанским в 15:50 вылетела на бомбардировку колонны войск. Через 35–40 минут полета И-15бис оказались над целью, преодолев 90-100 километров. Находясь в тылу у противника, наши экипажи обнаружили скопление войск и автомашин в 5 километрах от Луостари. Сбросив бомбы с пикирования, «бисы» несколько раз зашли с бреющей высоты и обстреляли цель пулеметным огнем. Летчики во время атаки заметили выложенную противником стрелу наведения истребительной авиации, и вскоре появились вызванные с аэродромов Хебуктен и

Луостари 14 «Мессершмиттов-109» и «110». На перехват немцы подняли большую часть всех имевшихся здесь своих истребителей. И-15бис, отбиваясь, стали отходить на свою территорию. Советские летчики на малой высоте, всего 200–300 метров, вели маневренный воздушный бой, оказывая выручку друг другу, а «Мессершмитты», используя свое преимущество в скорости, производили атаки «наскоком» с уходом на большой скорости бреющим полетом. В 5-10 километрах от озера Лой-явр старший лейтенант Уваров с переворота длинной очередью атаковал Ме-110, после чего стал уходить со снижением. Летчик увидел на земле два горящих самолета: И-15бис и Ме-110. Ведя бой в течение 25 минут до Ура-губы, советская группа потеряла 4 И-15бис. Погибли три летчика: командир звена капитан Чаричанский, командир звена лейтенант Лопухов и лейтенант Горностаев. Командир звена лейтенант Реутов тоже был сбит, сел на вынужденную посадку и вернулся в часть на следующий день невредимый. Летчикам засчитали сбитыми три Ме-109, однако в действительности противник в этом бою потерь не имел. После этого поражения наше командование все реже и реже использовало И-15бис в самостоятельных операциях в районе линии фронта. Эти устаревшие бипланы постепенно отошли во второй эшелон для патрулирования над тыловыми объектами и только по требованиям обстановки задействовались для бомбоударов в сопровождении более современных истребителей. Мы еще увидим много примеров ведения воздушных боев сильно устаревших И-15бис вплоть до середины 1942 года. В этом, конечно же, нет ничего хорошего. Столь долгое использование сильно устаревших И-15бис обусловлено было острой нехваткой современных истребителей.



Истребители Bf-109E и Bf-110 совершают перелет на аэродром Хебуктен 21.06.41. Фотография из книги «Eismeerjäger. Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5. Band 2» E.Mombek

Этот воздушный бой был единственным проявлением активности фашистской авиации на мурманском направлении. И несмотря на победу над флотскими И-15, немецким истребителям не удалось прикрыть колонну своих войск от ударов с воздуха. Оперсводки 1-й САД отмечали отсутствие деятельности бомбардировочной авиации противника на мурманском направлении со второй половины дня 30 июня и весь день 1 июля. Командование сделало предположение, что часть своих сил противник перебросил на аэродромы кандалакшского направ-

ления. Здесь с 1 июля немцы начали наступление на Кандалакшу, и по обороняющемуся здесь 42-му стрелковому корпусу были отмечены интенсивные налеты немецких бомбардировщиков группами до 30 самолетов. Ну а на мурманском направлении советские ВВС продолжали атаки войск противника. После действий группы И-15бис капитана Чаричанского через 15–20 минут последовал бомбардировочный удар по войскам противника на дороге в районе Петсамо. 6 СБ 72-го САП в сопровождении 3 И-153 с высоты 3000 метров успешно отбомбились, не встретив сопротивления со стороны противника.

Как итог боевых действий армейской и флотской авиации за 1 июля 1941 года можно привести выдержку из оперативной сводки штаба Северного флота № 12: «1.07.41. 9 СБ под охраной 32 И-15 разгромили колонну войск противника в районе озера Санта-Ярви». Несмотря на ошибки флотской оперсводки в численности участвовавших в бомбоударах самолетов, суть ее ясна, что авиация «разгромила колонну войск». Главный вывод заключается в том, что в первые дни войны советские ВВС несли значительно большие потери, чем противник, но вполне успешно выполняли поставленные перед ними задачи по нанесению бомбоштурмовых ударов по войскам противника, что было чрезвычайно важным в той опасной обстановке, сложившейся на фронте. В этот день немецкие войска были остановлены на подходе к полуострову Средний и дальше уже не имели продвижения в этом направлении.

Потери советской авиации на мурманском направлении в этот день составили 6 самолетов: 4 И-15бис были сбиты в воздушных боях и зенитной артиллерией были сбиты 1 И-153, 1 И-15бис, при этом, к сожалению, погибли пять летчиков. Еще один И-16 получил сильные повреждения в результате аварии при посадке на аэродроме Африканда.

Днем финские войска перешли границу в районе Кестеньги и смогли отбросить наших пограничников от границы. После этого в 17:00 36-й армейский корпус в составе немецких 169-й пехотной дивизии, боевой группы СС «Норд» и финской 6-й пехотной дивизии перешел границу на кандалакшском направлении в районе Куолярви. С этого дня ожесточенные сражения на Севере развернулись на трех направлениях: мурманском, кандалакшском и кестеньгском. Согласно плану прикрытия государственной границы на линии населенных пунктов Корья-Куолярви-Лампела в укрепленном районе развернулась 122-я стрелковая дивизия со своей артиллерией. Эта первая линия обороны имела протяженность около 30 километров. Основу обороны здесь составляли батальонные узлы сопротивления, состоявшие из ротных опорных пунктов, которые располагались на высотах. Узлы сопротивления, приспособленные к круговой обороне, занимали 3–5 километров по фронту и до 3 километров в глубину. Промежутки между ними, достигавшие 4–5 километров, прикрывались дозорами, минными полями. В центре занимал оборону 715-й стрелковый полк. В резерве дивизии находились один стрелковый батальон, один танковый батальон 1-й танковой дивизии и одна батарея противотанкового дивизиона. 104-я стрелковая дивизия занимала вторую полосу обороны по линии озер Куолярви и Апарви. 1-я танковая дивизия базировалась в районе станций Алакуртти и Кайрала.

Наступление немцы и финны вели пехотой и танками при активной поддержке артиллерии и авиации. В центре наши позиции атаковала дивизия СС «Норд», с флангов вели наступление 169-я пехотная дивизия немцев и 6-я пехотная дивизия финнов, которые имели своей целью окружить и уничтожить наши части в районе Куолярви. Для того чтобы помочь своим сухопутным войскам пробиться через советский оборонительный рубеж, немцы перебросили с мурманского на кандалакшское направление часть пикирующих бомбардировщиков Ю-87 из 4-й группы IV/LG1, которые являлись главной ударной силой 5-го Воздушного флота. Ю-87 вели здесь очень активные боевые действия. 1 июля было отмечено интенсивное применение авиации до 30 самолетов по боевым порядкам наших войск. Первый натиск противника был очень мощный, но 122-я стрелковая дивизия устояла и сдерживала наступление двух немецких дивизий в течение шести дней. В районе Куолярви развернулись кровопролитные сраже-

ния. Артиллерист 285-го артполка 122-й стрелковой дивизии Б. Родионов вспоминал о первых боях в районе Куоляярви: *«1-я батарея, где я был наводчиком первого орудия, была придана 715-му стрелковому полку. Прямо с марша мы начали оборудовать огневые позиции. Когда гитлеровцы после артподготовки и бомбежки с воздуха пошли в наступление – причем шли они в полный рост и, наверное, думая, что сомнут нас сразу, – наша оборона встретила их сильным огнем. Мы держались несколько дней, пока немцы не перерезали дорогу позади». Еще один артиллерист, И. Голышев, так описывал события: «22 июня 1941 года в 4:00 наши 369-й гаубичный артиллерийский полк, где я служил командиром взвода, занял боевые позиции на границе. Приготовились встретить врага и батальоны 122-й дивизии. 1 июля немцы перешли в наступление, и сразу же завязался жестокий бой. Но психические атаки фашистов успеха не имели. Наши бойцы держались стойко. Особенно успешно вела огонь первая батарея нашего дивизиона. А когда немцы засекли ее и ударили по огневым позициям, командир батареи лейтенант Горбатов и его бойцы почти на руках перенесли орудия на 200–300 метров в сторону и продолжали расстреливать наступающих гитлеровцев. Мужественно сражался и наш ближайший сосед – 715-й стрелковый полк. В течение шести дней противник не мог прорвать нашу оборону и нес большие потери».*

В этот день немцы силами 378-го пехотного полка 169-й дивизии все же смогли прорвать нашу оборону в одном месте на фланге в районе горы Кейнувара и углубились на 4–5 километров, однако решительной контратакой батальонов 420-го и 596-го стрелковых полков были отброшены назад. Все фронтальные атаки вдоль дороги Котала – Куоляярви отбил 715-й стрелковый полк совместно с артиллерией. Немецкое наступление поддерживало до 50 танков, часть из которых были огнеметными. Наша противотанковая артиллерия не позволила огнеметным танкам добраться до позиций пехоты, где они были бы более эффективны. В первый день боев были подбиты как минимум два вражеских танка. В плен попало несколько гитлеровских солдат. В результате активного применения зажигательных средств противником возникли лесные пожары, из-за которых сгорели линии телефонной связи, кроме того, пожаром был уничтожен склад боеприпасов 715-го стрелкового полка. В целом части 122-й стрелковой дивизии смогли сдержать противника на первом рубеже обороны в районе Куоляярви.

Советская авиация на кандалакшском направлении вела активные боевые действия еще до начала наступления противника. Так, к 13 часам 1 июля 137-й КСБП выполнил 22 самолето-вылета бомбардировщиков СБ по войскам противника перед фронтом 122-й СД и по аэродрому Рованиemi. Затем во второй половине дня по наступающим войскам противника и аэродрому Рованиemi отбомбились 23 бомбардировщика СБ. При этом стоит заметить, что результаты ударов с воздуха фотографировались, что говорит о том, что советское командование с первых же дней войны стремилось проводить фоторазведку и фотоконтроль результатов бомбометаний. Потерь авиации на кандалакшском направлении 1 июля не было. Стоит подчеркнуть, что в это время передовой аэродром Алакүртти еще находился в стадии строительства и эксплуатироваться еще не мог, поэтому вся наша авиация на этом направлении действовала с одного аэродрома Африканда, который находился в 160 километрах от линии фронта. По этой причине истребители, пока еще базировавшиеся на аэродроме Африканда, не могли прикрыть позиции 122-й СД от атак с воздуха вражеской авиации. Впрочем, немецкие истребители в течение дня также не смогли ни разу перехватить наших бомбардировщиков, бомбивших войска противника на линии фронта.

2 июля 1941 г

2 июля немцы бросили в прорыв все силы 169-й пехотной дивизии, и им удалось оттеснить наши оборонявшиеся части на восточный склон горы Кейнувара и южный берег реки Куолайоки. Против прорвавшейся группировки противника были дополнительно брошены 2-й батальон 1-го танкового полка 1-й танковой дивизии и 2-я стрелковая рота 596-го полка. Их поддерживал 3-й дивизион 369-го гаубичного артиллерийского полка. В этом районе завязались кровопролитные бои, которые не прекращались несколько суток. Тем временем на дороге Котала-Куолаярви 3-й батальон 715-го стрелкового полка отразил все атаки противника, уничтожив перед своим передним краем 6 танков и сотни солдат и офицеров противника. Активность вражеской авиации в эти дни была очень большой. И несмотря на то что оказать эффективное противодействие немецким бомбардировщикам из-за отсутствия прифронтового аэродрома ВВС 14-й армии не могли, наши сухопутные войска сохранили боевую устойчивость и продолжали сдерживать противника в прежнем районе Куолаярви.

Очень хорошо передают обстановку этих дней на фронте кандалакшского направления переговоры по телеграфу штаба 42-го стрелкового корпуса со штабом 14-й армии. 2–3 июля командир 42-го стрелкового корпуса генерал-майор Панин телеграфировал в штаб 14-й армии: *«По тридцать самолетов противника висят в воздухе. Сбивают удонинские самолеты (СБ 137-го КСБП, командиром которого был полковник Удонин. – Прим. автора), а мы бессильны чем-либо противодействовать»*. В ответ командующий 14-й армией генерал-лейтенант Фролов насчет передового аэродрома Алакуртти сообщал: *«Мы это знаем. Посадить в Алакуртти нельзя»*. Еще одна телеграмма штаба 42-го СК: *«На Шевченко (командир 122-й СД, генерал-майор. – Прим. автора) насаждает около дивизии при поддержке артиллерии и танков. Артиллерия не более 5 дивизионов. Танков около роты. Особый нажим противник производит на г. Кейнувара... Бесперывно противник бомбит авиацией район Шевченко. Горят леса, ст. Кайрала, сгорели провода связи. Связь поддерживается по радио и делегатами связи. Части Шевченко удерживают свои позиции, отражая натиск врага. Шевченко на старом месте. Крайне необходима истребительная авиация для борьбы с бомбардировщиками противника, которые обнаглели, не чувствуя зенитной обороны с нашей стороны, и начинают снижаться до бреющего полета... Потери уточняются, но противник теряет гораздо больше, чем мы. Настроение у всех бодрое»*. Ответная телеграмма штаба 14-й армии: *«Алакуртти не готов, истребителей принимать не может. С обнаглевшими бомбардировщиками надо лучше организовывать зенитно-пулеметную борьбу и организованный огонь зениток залпами»*. Следующее указание командующего 14-й армией: *«Постарайтесь расширить площадку в Алакуртти, доведя ее до 1200 на 400 или 300 [метров]. Тогда я смогу вам посадить ястребков»*. Командир 42-го СК ответил: *«Площадка готова 900 на 400»*. Командующий 14-й армией: *«Мало. Увеличьте ее на 300 [метров]»*. Расширением посадочной площадки в Алакуртти занимались в том числе и ВВС 14-й армии. Подполковник Никандров 3 июля сообщал в штаб 14-й армии: *«Для сопровождения наших бомбардировщиков необходимо давать истребители... Вчера перелетели фронт три самолета, а вернулся один. Необходимы вылеты наших истребителей в район Салла. Казармы у реки Куолайоки – этот район непрерывно бомбят германские бомбардировщики, которые пикируют до самой земли и не дают жить нашей пехоте и артиллерии»*. Наши истребители не могли перехватить вражеских бомбардировщиков, вылетая с аэродрома Африканда, а бомбардировщики СБ с утра 2 июля активно бомбили атакующие части противника. По войскам противника и его артиллерии в течение дня отбомбились 57 СБ 137-го КСБП. В этот раз немецким истребителям удалось перехватить наших бомбардировщиков, но уже после бомбометания. Экипажи СБ старшего лейтенанта Макшанова и младшего лейтенанта Крамарева в составе четверки отбомбились по переднему краю противника в районе

Куолаярви. На обратном маршруте они были атакованы двумя истребителями Me-109E. «Мессеры» зашли точно в хвост и подожгли левый мотор самолета Макшанова, затем последовала вторая атака по второму СБ, и вскоре самолет Крамарева был сбит и упал, разбившись вместе с экипажем. После этого «мессеры» вернулись к старшему лейтенанту Макшанову и после нескольких очередей подожгли и правый мотор. Стрелок-радист Хайновский яростно отбивался и получил два ранения: в голову и руку. Один из «Мессершмиттов» оказался очень цепким и атаковал СБ Макшанова почти до самой земли. Старший лейтенант Макшанов получил сильные ожоги лица и рук до черноты, но все же вел горящий самолет к линии фронта, где и произвел вынужденную посадку на лес. Подоспевшие красноармейцы извлекли летчика и радиста из горящей машины, а вот штурман лейтенант Собакарь, к сожалению, погиб. Летчик, получивший сильные ожоги, через некоторое время вылечился и вернулся в строй, продолжив воевать.

Также «Мессершмиттами-109» были сбиты два СБ 137-го КСБП в других вылетах. Экипаж старшего лейтенанта Пакулина был сбит в районе Рованиеми, очевидно, при попытке бомбардировать аэродром. Второй экипаж, младшего лейтенанта Криворотова, не вернулся с боевого задания из района Кемиярви.

На мурманском направлении 2 июля немецкие войска дважды пытались прорваться на полуостров Средний, но их атаки были отбиты 135-м стрелковым полком и частями 23-го укрепленного района на перешейке полуострова Средний. Действия советской авиации над линией фронта оставались очень активными. Как и прежде, И-153, И-15бис, И-16 систематически бомбардировали и штурмовали войска и артиллерийские батареи противника. Сильное воздействие советской авиации по наступающим войскам противника вызвало интенсивные действия 5-го Воздушного флота по нашим заполярным аэродромам.

В 02:30–02:40 последовал налет на аэродром Шонгуй группой в составе 9 Ю-88, 3 Me-109E и нескольких Me-110. «Юнкерсы» сбросили бомбы с пикирования, в результате бомбардировки были уничтожены 2 И-16 и 1 С-2, но больше всего пострадали люди. На аэродроме погибло 12 человек гражданских и 8 получили ранения. В воздух успели подняться истребители И-153 147-го ИАП, которые в воздушном бою сбили, по советским данным, до трех бомбардировщиков, но потеряли один И-153 вместе с летчиком лейтенантом Будановым, которого, по немецким данным, сбил лейтенант Шлосштейн на «Мессершмитте-110». Согласно немецким спискам потерь, один Ju-88А-5 № 6390 получил незначительные повреждения в размере 10 % якобы при посадке. Вполне возможно, что этот самолет получил боевые повреждения в ходе воздушного боя и сел на «брюхо» на своем аэродроме.

После обеда немцы впервые атаковали наш передовой аэродром Ура-губа, который теперь располагался всего в 25 километрах от линии фронта. Отсюда около недели успешно вела боевые действия 2-я эскадрилья 147-го ИАП, но немцы, очевидно, пока не обнаружили этот полевой аэродром. 2 июля несколько И-15бис, вылетев с Ура-губы, произвели бомбардировку и штурмовку войск противника в районе Западной Лицы. Затем в 14:23 четыре «Мессершмитта-110» неожиданно атаковали аэродром Ура-губа. По данным Эрика Момбека, группа Me-110 вылетела на свободную охоту и случайно вышла на наш полевой аэродром. «Мессеры» облетели площадку, обнаружили на ней самолеты и автомашины, после чего начали атаку. Сбросив бомбы с пикирования, Me-110 обстреляли И-15бис пулеметно-пушечным огнем. Поскольку укрытий для самолетов на этом полевом аэродроме не было, то уничтожены были 6 И-15бис. Пять уничтоженных на земле истребителей и один бензовоз были засчитаны командиру эскадрильи лейтенанту Брандису. Другому экипажу Me-110 засчитали еще 4 уничтоженных на земле истребителя. Через два часа над линией фронта вновь появились 4 Me-110. В это же время для прикрытия наземных войск прилетели 5 И-16 145-го ИАП с аэродрома Шонгуй, ведущим группы был заместитель командира эскадрильи капитан Гурин. В результате встречи над линией фронта завязался воздушный бой между двумя группами: 5 И-16 и 4 Me-110. Бой

проходил на равных около 20 минут. Советские летчики заявили, что сбили 1 Ме-110, но данные противника это не подтверждают. Скорее всего, поврежденный Ме-110 вышел из боя со снижением, а оставшиеся три Ме-110 с пикированием ушли на запад. В этом воздушном бою И-16 выглядели хорошо, вытеснив с поля боя группу мощных «Мессершмиттов-110». После этого пятерка И-16 осмотрела район наземных боев и благополучно вернулась на свой аэродром.

Вечером в 19:45 немцы нанесли еще один весьма ощутимый бомбовый удар по аэродрому Африканда. Несмотря на то что самолеты здесь были рассредоточены, в результате бомбардировки были уничтожены 1 СБ и 2 И-15бис. Система предупреждения о налетах не сработала, и девять бомбардировщиков противника были обнаружены уже в момент пикирования первого из них на аэродром. Под бомбами противника взлетели несколько наших истребителей и сразу атаковали замыкающую группу бомбардировщиков. Подробности воздушного боя не сохранились. По немецким данным, в этот день в районе аэродрома Кемиярви на вынужденной посадке разбился Ju-87В-1 № 0356. Самолет получил повреждения в размере 95 %, экипаж при этом не пострадал. Причина отмечена якобы из-за отказа двигателя, но вполне вероятно, что этот «Юнкерс» был подбит либо в воздушном бою, либо зенитной артиллерией, дотянул до своей территории, где у него и остановился мотор.

Потери нашей авиации 2 июля были весьма значительными. 4 СБ и 1 И-143 были сбиты в воздушных боях, при этом погибло 10 человек летного состава. На аэродромах Шонгуй, Урагуба и Африканда были уничтожены 12 самолетов: 1 СБ, 2 И-16, 8 И-15бис и 1 С-2. Немецкие безвозвратные потери составили один Ю-87. Еще один СБ № 15/93 118-й разведывательной эскадрильи был сильно поврежден в аварии при посадке на аэродроме Африканда, после чего ремонтировался капитально в течение двух месяцев и вышел из ремонта в начале сентября.

3 июля 1941 г

2 июля наступление немецких войск на Мурманск было остановлено. 3 июля советские войска уже готовились к наступлению, сосредотачивая силы у реки Западная Лица. Утром состоялся второй выход эсминца «Куйбышев» и двух сторожевых катеров «МО-4» в Мотовский залив для обстрела противника. Их сопровождали истребители ВВС СФ. Двухчасовой артналет, с 08:00 до 10:00, по району Титовка прошел благополучно. Противодействия со стороны авиации противника не было.

Армейские и флотские истребители в течение дня прикрывали переправы в районе Западной Лицы, штурмовали и вели фоторазведку, прикрывали свои аэродромы. В ходе вылета на разведку с фотографированием и последующей штурмовки наземных войск в 17:30 звено И-16 старшего лейтенанта Прокофьева из 145-го ИАП было обстреляно зенитными пулеметами. Старший лейтенант Прокофьев получил ранение в ногу, но благополучно произвел посадку на своем аэродроме. На обратном пути капитан Гурин был потерян из виду, вскоре его обнаружили разбившимся в районе Юркино. По одной из версий, его самолет был сбит зенитной артиллерией, по другой – сбит в воздушном бою. Остается не выясненной истинная причина гибели летчика.

Примерно в 19:00 по батарее противника с высоты 2000 метров беспрепятственно отбомбились 5 СБ 5-й эскадрильи 72-го САП. Бомбардировщиков сопровождали 9 И-153 3-й эскадрильи. Истребителей противника не было.



Документ капитана Роегера, сбитого 3 июля 1941 г. над аэродромом Ваенга

Авиация противника в районе линии фронта активности не проявляла. Значительные события развернулись ближе к полуночи, когда 8 Ю-88 в сопровождении 6 Ме-109 и Ме-110 атаковали флотский аэродром Ваенга. Над районом Мурманска в это время стояла сплошная 10-балльная облачность, и налет в 23:24 на Ваенгу оказался неожиданным, хотя истребители находились в ожидании к вылету. На аэродроме в результате бомбардировки были легко повреждены два И-15бис. Кроме того, пострадали артиллеристы 72-й зенитной батареи, где погибли два человека и шестеро получили ранения. Находившиеся у своих «Чаяк» летчики 3-й эскадрильи 72-го САП сначала слышали шум моторов, а через минуту вражеские самолеты выскочили из-за облаков на другом конце аэродрома. Только после этого последовал сигнал с КП полка на вылет. Один за другим в воздух поднялись 15 истребителей: 3 И-16 управления полка, самолеты пилотировали командир полка майор Губанов, а также капитаны Раздобудько и Полковников; 7 И-153, пилоты командиры звеньев Воловиков, Плотко, Родин, а также летчики Бабий, Верховский, Васильев, Гольцев; 5 И-15бис, пилоты командир эскадрильи капи-

тан Быков, а также летчики Виниченко, Черновол, Бондаренко и Чихман. С ходу прямо над своим аэродромом «Чайки» и И-16 вступили в воздушный бой, который был довольно напряженным и весьма успешным для флотских истребителей. В воздушном бою с «Юнкерсами» и «Мессершмиттами» летчики заявили о четырех сбитых самолетах: три уничтоженных самолета, Ю-88, Ю-52 и Ме-109 были, засчитаны старшему лейтенанту Воловинову, а майору Губанову засчитали один сбитый Ме-110, хотя, вероятнее всего, Губанов атаковал Ю-88. В ходе этого налета немцы потеряли в районе Ваенги Ju-88А-5 № 2341 вместе с экипажем командира 2-й группы капитана Роегера, который, очевидно, уже неоднократно водил группы бомбардировщиков Ю-88 на советские заполярные аэродромы. Сбитый «Юнкерс», вероятнее всего, сел на вынужденную посадку, так как в самолете были обнаружены документы Роегера – его удостоверение личности. Также у погибших летчиков были обнаружены схемы с нанесенными маршрутами от аэродромов Хебуктен и Банак до советских аэродромов Африканда, Ваенга, губа Грязная. Эти схемы говорили о том, что бомбардировщики Ю-88 действовали с аэродромов Банак и Хебуктен вплоть до целей на кандалакшском направлении, а именно летали на бомбардировку аэродрома Африканда. Кроме Ю-88, немцы потеряли 3 июля один истребитель Вф-109Е-7 № 6114 из 14-го отряда 14./JG77, который разбился в районе Титовки. Скорее всего, он был подбит в воздушном бою под Ваенгой. О бое с «Мессершмиттами» говорит большое количество пробоин, которые получили два И-153 старшего лейтенанта Воловикова и лейтенанта Бабия, но они все же сели на свой аэродром благополучно. Известно также, что в этот же день в воздушном бою южнее Мурманска в районе аэродрома Шонгуй был сбит один И-153 № 8975 147-го ИАП, летчик остался невредимым. Более подробные сведения о проведенных воздушных боях не сохранились. Возможно, что после воздушного боя в районе Шонгуй был подбит указанный выше Вф-109Е-7 № 6114. Немецкие отчеты записали этот самолет к потере в размере 100 % якобы в аварии из-за отказа двигателя, но, как видим, «Мессершмитты-109Е» в течение дня провели два воздушных боя, в одном из которых нашему летчику старшему лейтенанту Воловинову был засчитан один сбитый Ме-109.

На кандалакшском направлении 122-я стрелковая дивизия в кровопролитных боях продолжала сдерживать противника на прежнем рубеже. Гора Кейнувара в эти дни неоднократно переходила из рук в руки. Здесь стойко сражались батальоны 420-го стрелкового полка. Бомбардировщики СБ продолжали наносить удары по войскам противника в районе Куолярви. Причем для бомбардировки были задействованы даже СБ прибывшей 118-й разведывательной эскадрильи. В одном из вылетов СБ № 15/135 командира эскадрильи капитана Роханского был сбит зенитной артиллерией в районе Куолярви. Летчик и стрелок-радист старшина Никаноров, к сожалению, погибли.

4 июля 1941 г

4 июля на кандалакшском направлении 3-й батальон 420-го стрелкового полка при поддержке танков контратаковал и выбил немцев с горы Кейнувара. Противник вновь атаковал и захватил гору. Командование 122-й стрелковой дивизии спланировало новую контратаку на 6 июля. 4 июля бомбардировщики СБ с аэродрома Африканда совершили 14 самолето-вылетов на бомбардировку войск противника. Вражеские истребители противодействия не оказали. Все наши самолеты благополучно совершили посадку.

4 июля эсминцы «Куйбышев» и «Урицкий» в третий раз вышли в Мотовский залив и обстреляли войска противника на мурманском направлении. Авиация сторон действовала не слишком интенсивно из-за ухудшившихся метеоусловий, но в 21:00 5 СБ 72-го САП в сопровождении 5 И-153 успешно отбомбились с высоты 3000 метров по транспортам в порту Лииснахамари, сбросив 30 ФАБ-100 и 10 ЗАБ-50. Стрелки-радисты даже отметили попадания двух бомб в два транспорта. Стоит особо подчеркнуть, что СБ для бомбардировки тыловых портов противника теперь ходили с истребительным сопровождением на полную дальность. После выполнения задания по сопровождению бомбардировщиков опытный летчик командир 3-й эскадрильи капитан Туманов потерпел аварию на аэродроме. Примерно в 22:10 его И-153 при посадке развернуло вправо, затем самолет лег на правое крыло и скапотировал. Даже опытные летчики на бипланах И-153 попадали в аварии, что говорит о большой предрасположенности этих самолетов к капотированию.

У немцев в этот день добились успеха двухмоторные истребители Ме-110. В 17:10 поступило сообщение, что самолеты противника обстреливают железнодорожный состав, идущий в Мурманск. На перехват были высланы 3 И-16 145-го ИАП, летчики лейтенанты Громов, Ишаков и младший лейтенант Ткачев. Придя на высоте 800-1000 метров к станции Кица, наши летчики стали искать противника. В 17:25 двухмоторные «Мессершмитты-110» выскочили из облачности и неожиданно атаковали наших истребителей в хвост. И-16 № 521А470 младшего лейтенанта Ткачева был сбит и упал на землю, обвятый пламенем, летчик, к сожалению, погиб. Оставшиеся два И-16 завязали бой с «мессерами», но те вскоре ушли на большой скорости. Советские летчики заявили, что сбили один Ме-110, но это не подтверждается данными противника. В 1941 году весьма опасным противником для устаревших советских истребителей был двухмоторный «Мессершмитт-110». Он имел большую скорость, мощное вооружение, заднюю стрелковую точку, бронирование и два мотора, что обеспечивало повышенную живучесть. Кроме того, Вф-110 имел хорошую маневренность на виражах и охотно принимал лобовые атаки; это, кстати, отмечалось не только на северном участке советско-германского фронта, но и в других местах.

Вечером немецкие бомбардировщики произвели очередную атаку по аэродрому Ваенга. В 19:25 до 8 Ю-88, а также 4 Ме-109 и Ме-110 бомбардировали аэродром. Сигнал воздушной тревоги поступил слишком поздно. На отражение налета были подняты 2 И-153 и 3 И-15бис 72-го САП. Часть вражеских самолетов после бомбардировки ушла бреющим полетом, а часть – в облака. Зенитчики и летчики заявили, что сбили один Ю-88, но это не подтверждается данными противника. Налет для немцев прошел без потерь. Больше всех пострадала от налета зенитная батарея № 72, где был взорван склад боезапаса батареи и погибли два краснофлотца, а шестеро получили ранения. На аэродроме получили пробоины два И-16 тип 24. Это еще несколько снизило боеготовность 4-й эскадрильи. Таким образом, немецким бомбардировщикам на аэродроме Ваенга 29 июня и 4 июля удалось уничтожить 3 И-16 и повредить 8 И-16, что снизило боеготовность 4-й эскадрильи до 3-5-6 истребителей примерно на девять дней. Так, 8 июля на задание вылетали только 5 И-16 72-го САП.

Большие потери советской авиации в первые дни войны на всем советско-германском фронте привели к изменениям в тактике боевого применения ВВС РККА, что нашло отражение в указаниях из Москвы. Народный Комиссар ВМФ дал указание Военным советам КБФ, ЧФ и СФ для недопущения в дальнейшем больших потерь морской авиации категорически и немедленно приказать командующим ВВС флотов: 1) запретить использование бомбардировщиков большими массами без прикрытия истребителей днем; действия по береговой черте проводить на больших высотах и небольшими группами; 2) дальние действия без истребителей проводить ночью или скоростными бомбардировщиками Пе-2; 3) для разведки объектов посылать только мелкие группы; 4) на аэродромах, предназначенных для базирования бомбардировщиков, обязательно иметь истребители. Но стоит заметить, что еще до этой директивы авиация в Заполярье действовала в соответствии с требованиями сложившейся ситуации, то есть сама война заставляла на местах менять тактику. В частности, бомбардировщики СБ 72-го САП стали ходить на бомбардировку под прикрытием истребителей.

4 июля боевые потери авиации у нас составили один сбитый И-16. Небоевые потери – три самолета: один И-16 № 5210879 145-го ИАП утонул в озере из-за отказа двигателя; второй И-16 № 5210555 145-го ИАП скапотировал при посадке на аэродроме Африканда и был разбит; третий И-153 № 6322 147-го ИАП разбился в районе Мурмаши. К счастью, в этих авариях летчики не пострадали. Во всех случаях аварий в этот день никаких встреч с вражескими самолетами не было и потери являются небоевыми. Небоевые потери истребителей И-16 и И-153 говорят о большой аварийности среди этих самолетов, что проявится еще неоднократно.

5 июля 1941 г

Уже 5 июля войска 14-й армии начали наступательные действия в районе Западной Лицы силами 52-й стрелковой дивизии, а с севера в районе полуострова Средний пошли в наступление части 23-го укрепрайона. Эсминец «Куйбышев» в сопровождении трех катеров СКА № 141, 142, 143 вновь вышел в Мотовский залив для артиллерийской поддержки на этот раз наступающих частей. Пять фашистских бомбардировщиков пытались воздействовать на боевые корабли Северного флота, бомбя эсминцы «Гремящий», «Урицкий» и плавмастерскую «Красный горн» на стоянках в Кольском заливе, но не добились успеха.

Советское командование организовало тесное взаимодействие сухопутных частей 14-й армии, боевых кораблей Северного флота, авиации 14-й армии и ВВС Северного флота. Налеты на артиллерийские позиции, как и прежде, совершались по заданию сухопутного командования. Примерно в 19:20 по артиллерийской батарее противника с высоты 2500 метров отбомбились 5 СБ 72-го САП, их сопровождали 3 И-153 этого же полка. Кроме этого, примерно в 11:50 5 СБ 72-го САП в сопровождении 6 И-153 также без помех отбомбились по порту Лиинахамари (Трифонову). Для более плотного прикрытия боевых кораблей Северного флота в Мотовском заливе было организовано совместное патрулирование истребителей Северного флота и 1-й САД. Так, в 18:00 и 19:00 эту задачу выполняли две группы по 6 И-16 (два звена по три самолета) армейского 145-го ИАП капитана Зайцева и старшего лейтенанта Новожилова. Шестерка И-16 старшего лейтенанта Новожилова патрулировала над кораблями с 19:20 до 20:05, а на обратном пути в районе озера Большое Урагубское группу атаковали два «Мессершмитта-109Е». В двухминутном бою никто явных успехов не имел. «Мессеры» добились 15 пулевых попаданий в плоскости И-16 старшего лейтенанта Новожилова, что не помешало летчику вести воздушный бой. Вскоре «Мессершмитты» вышли из боя пикированием, и вся группа И-16 вернулась на свой аэродром.

Вновь активно действовали «Мессершмитты-110». В 16:20 пятерка двухмоторных «мессеров» атаковала ближайший от линии фронта аэродром Ура-губа, но безрезультатно. В этом боевом вылете немцы понесли первую боевую потерю Ме-110 на заполярном фронте. По немецким данным, группа «Мессершмиттов-110» вылетела на боевое задание в 16:00. Немецкие отчеты отметили, что зенитным огнем был сбит Вф-11 С-4 № 3235 (LN+ER), при этом экипаж лейтенанта Вейерганга погиб. В то же время, по советским данным, был сбит один немецкий двухмоторный самолет при следующих обстоятельствах. Во время действия «Мессершмиттов-110», а именно в 15:57–16:51, три И-16 145-го ИАП осуществляли разведку в районе линии фронта и в тылу противника. Попутно наши летчики произвели штурмовой налет по автомашинам на прифронтовой дороге Титовка – Западная Лица. Пилоты насчитали до 18 автомашин на дороге и выполнили по ним по три атаки каждый. В районе озера Медвежье летчики обнаружили и атаковали вражеский самолет, которого идентифицировали как разведчик, но тип самолета не указан. Вражеский самолет после атаки И-16 сделал переворот и ушел вниз в облака. Кроме этих сведений, имеются данные разведывательной сводки № 27 1-й смешанной авиационной дивизии о том, что в районе Западной Лицы 5 июля *«истребителем 1-й САД сбит один двухмоторный самолет противника, тип не установлен»*. Через две недели пропавший «Мессершмитт» Вф-11 С-4 № 3235 вместе с погибшим экипажем лейтенанта Вейерганга был обнаружен финнами в районе губы Западная Лица, и об этом было доложено немецкому командованию. В наши дни останки этого самолета были найдены поисковыми командами именно в районе губы Западная Лица. Таким образом, этот «Мессершмитт-110», вероятнее всего, был сбит не зенитной артиллерией, а истребителями И-16.

В целом в двух авианалетах на полевой аэродром Ура-губа 2 и 5 июля немцы смогли уничтожить 6 И-15бис, при этом потеряли вместе с экипажем один Ме-110. После 5 июля бое-

вые вылеты с этого аэродрома наши истребители уже не выполняли, так как стала ясна большая опасность со стороны немецкой авиации для данного прифронтового аэродрома. Налеты на аэродром Ура-губа всегда проходили внезапно, так как подлетное время к нему от линии фронта составляло всего около 4 минут. Таким образом, эскадрилья «Мессершмиттов-110» уничтожила 6 из 9 И-15бис, находившихся на данном аэродроме, и вынудила наше командование прекратить использовать Ура-губу в качестве передового полевого аэродрома.

Еще один самолет, Bf-109E-7 № 3785, по немецким данным, был сбит своей же зенитной артиллерией в 22:45 и упал в воду губы Титовка, пилот, фельдфебель Хаузер, пропал без вести.

5 июля 137-й КСБП потерял два бомбардировщика СБ № 9/122 и № 8/244 из-за потери ориентировки. Самолеты вылетели бомбить аэродром Кемиярви в сложных метеоусловиях, и на обратном пути экипажи сбились с курса, долетели до Иоканки, где у них закончилось топливо. Летчики произвели вынужденную посадку на скалистую местность. Из-за невозможности эвакуировать самолеты их оставили на месте вынужденной посадки. 5 июля на аэродроме Африканда в исправном состоянии находились 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. Новые истребители МиГ-3 поступили в 147-й ИАП в первых числах июля и стали совершать боевые вылеты на кандалакшском направлении. Именно из-за сложной обстановки в воздухе в районе Куолаярви командование 14-й армии направило несколько новейших истребителей МиГ-3 на кандалакшское направление. Однако базироваться они могли по-прежнему только на аэродроме Африканда, удаленном от линии фронта. На аэродром Алакертти удалось перебазировать шесть И-15бис на следующий день, 6 июля.

6 июля 1941 г

6 июля на мурманском направлении после перегруппировки сил немцы начали очередное наступление в районе Западной Лицы. До двух рот противника смогли форсировать реку. К 7 часам утра во фланг немцам был высажен первый морской десант. Инициатором этой операции был Военный совет Северного флота. Численность десанта была небольшой – около стрелкового батальона, 529 человек. Десантная операция была проведена вполне успешно. С юга на колхоз Большая Западная Лица начала наступление 52-я стрелковая дивизия, и комбинированный удар принес результат – немцы были отброшены на западный берег реки Западная Лица.

Высадку десанта поддерживал огнем 102-мм орудий сторожевой корабль «Гроза», а также тральщики и прикрывавшие их сторожевые катера. Патрулирование над районом высадки вели флотские и армейские истребители. В 08:35 тройка И-16 145-го ИАП патрулировала в районе губы Кутовая. В районе Титовки летчики обнаружили самолет-разведчик противника, выполненный по конструктивной схеме «парасоль», очевидно, это был Hs-126. Звено атаковало разведчика и подбило его. Самолет загорелся, но при пикировании ему удалось сбить пламя. Летчики продолжили преследование противника и после нескольких атак наблюдали, как самолет противника *«уткнулся в землю в 10–20 километрах севернее Петсамо»*. Так как в списках немецких потерь в этот день никаких сбитых самолетов нет, то можно предположить, что самолет противника совершил вынужденную посадку и скапотировал, но при этом получил лишь небольшие повреждения. Один штурмовой удар по подходящим войскам и автомашинам противника в 22:00 нанесли 7 И-153 72-го САП во главе с командиром эскадрильи капитаном Тумановым. Потерь нашей авиации в этот день не было. Имелась лишь одна мелкая авария в 147-м ИАП: при посадке на аэродроме Мурмаши одна «Чайка» скапотировала, после чего ей требовался мелкий ремонт.

6 июля в 72-й САП прибыло пополнение из ВВС Балтийского флота в виде 10 бомбардировщиков СБ.

На кандалакшском направлении с целью ликвидации угрозы прорыва противника со стороны горы Кейнувара и недопущения выхода его в тыл 122-й стрелковой дивизии по решению командира 42-го стрелкового корпуса части 122-й СД нанесли контрудар. В атаке участвовали четыре батальона 122-й СД и 2-й танковый батальон. Также должны были подойти танки 1-го и 3-го танковых батальонов и один мотострелковый батальон, находившиеся в Алакуртти. Танки этих батальонов выступили из Алакуртти 6 июля и по пути были атакованы вражеской авиацией. Кроме того, лесисто-болотистая местность не позволила развернуть батальоны, и они не смогли подойти вовремя, в результате чего части 122-й СД совместно с танками 2-го батальона самостоятельно нанесли удар. Сил было явно недостаточно. Наши части понесли потери в живой силе и танках и вынуждены были отойти на исходные позиции. Во время контратаки танк старшего сержанта Борисова получил пять или семь прямых попаданий снарядов и потерял возможность двигаться. Погиб весь экипаж, кроме Борисова. Тяжелораненый танкист продолжал вести огонь до момента потери сознания. Поврежденный танк удалось эвакуировать с поля боя, но Борисов, к сожалению, умер от ран. Из телеграфных переговоров 42-го СК за 6 июля: *«На казармы пошел в контратаку батальон танков и мотопехоты. Однако наши танки пробиваются крупнокалиберными пулеметами и выходят из строя... Передайте немедленно... просьбу... помочь истребителями для борьбы со штурмовиками и бомбардировщиками противника, которые непрерывно летают на участке дороги Алакуртти – Салла на высотах 50-100-300 метров, бомбежкой и пулеметным огнем парализуют движение по дороге и беспокоят войска... Надо выслать истребителей для патрулирования над дорогой»*. О значительном влиянии бомбардировщиков Ю-87 в этот день на ход наземного боя гово-

рило донесение командира 42-го стрелкового корпуса: *«Контратака ТП и одного батальона МП была сорвана бомбардировочной авиацией противника, которая не прекращала бомбить наши войска и подходы резерва с 00:00 и до конца боя. Наши части сильно измотаны непрерывной бомбежкой авиации противника, что не позволяет проведения активного действия. Требуется всеми способами подавить авиацию противника, но средств у меня на это нет»*. Конечно же, в этих боевых донесениях присутствует некоторое преувеличение насчет непрерывных бомбардировок 122-й стрелковой дивизии, поскольку физически немцам это невозможно было осуществить теми силами, что у них тогда были (около 20–30 Ю-87 и несколько Ме-109 на кандалакшском направлении), но бомбежки действительно были частыми и порой весьма эффективными. Так, в результате авианалетов пострадали пушечные бронемашины БА-10 роты 153-го отдельного разведывательного батальона 122-й СД. По пути к 420-му стрелковому полку несколько бронемашин подверглись бомбардировке и обстрелу со стороны четырех истребителей противника. Одному броневика пробило башню, погиб стрелок. От близкого разрыва бомбы осел двигатель во второй бронемашине. Третий броневик получил повреждение радиатора. Эти машины убыли в ремонт. Четвертая машина была уничтожена бомбой, при этом погиб механик-водитель. Пятый броневик был подбит уже на передовой. Наши документы отмечали высокую активность пикирующих бомбардировщиков Ю-87, которые действовали большими группами: до 25–30 самолетов. Несколько позже были сделаны следующие выводы по действиям авиации противника на кандалакшском направлении в июле: *«Авиация противника, появлявшаяся в количестве 20 бомбардировщиков несколько раз в день, не приносила существенных потерь обороне, но крупные бомбы от 100 до 500 кг своими разрывами морально потрясли обороняющихся»*. И несмотря на мощные бомбардировки, одна 122-я стрелковая дивизия смогла продержаться в обороне шесть дней против двух немецких дивизий. Все же к концу дня 6 июля части немецкой 169-й пехотной дивизии после ожесточенных боев переправились через реку Куолайоки и, взаимодействуя с танками, перерезали дорогу Куолайрви – Алакургти. После этого, повернувшись основными силами на юго-запад, немцы нанесли удар в сторону поселка Куолайрви, имея целью окружить и разгромить 715-й стрелковый полк и 369-й гаубичный артиллерийский полк. Однако 2-й батальон 715-го полка развернулся фронтом на восток и с западного берега реки Саллайоки в течение 18 часов отражал яростные атаки противника, обеспечив выход из боя других подразделений своего полка. Положение 122-й СД стало критическим. Видя угрозу окружения наших частей на первом рубеже обороны, командир 42-го СК после согласования с командующим 14-й армией приказал отвести 122-ю дивизию на второй рубеж обороны, где уже стояла наготове 104-я стрелковая дивизия. В течение 7–9 июля наши части организованно отходили на вторую полосу обороны, созданную на рубеже озер Куолайрви и Апаярви. 715-му СП пришлось отходить по частям и небольшими группами.

6 июля в оперативной сводке 1-й САД впервые отмечен боевой вылет четырех МиГ-3 и одного Пе-2 для бомбардировки позиций артиллерии и наземных войск противника на кандалакшском направлении. Это были первые советские скоростные самолеты в Заполярье, поступившие в распоряжение 137-го бомбардировочного авиаполка. Стоит особо отметить, что первый же боевой вылет МиГ-3 совершили парами. В дальнейшем большинство боевых вылетов на Севере в 1941 году скоростные истребители МиГ-3 совершали в составе пар и четверок, причем МиГ-3 летали на задания парами не только в армейской авиации, но и во флотской. Также в течение дня вражеские войска и артиллерию в районе Куолайрви бомбардировали 14 СБ 137-го КСБП. Всего с нашей стороны в этот день был отмечен 51 самолето-вылет на фронт 42-го СК. Потерь в воздухе у нас не было.

В этот же день 4-я эскадрилья 147-го ИАП под командованием старшего политрука Тулупникова в составе 6 экипажей И-15бис с аэродрома Африканда была перебазирована на оперативный аэродром Алакургти, где начала вести штурмовые действия. Здесь кроме штур-

мовок летчики эскадрильи И-15бис до конца июля провели 4 воздушных боя, и им были засчитаны три сбитых вражеских самолета. К сожалению, командовавший подразделением старший политрук Тулупников погиб в воздушном бою 10 июля. Кроме подразделения И-15бис 147-го ИАП, на аэродром Алакуртти в июле прибыли несколько И-16 145-го ИАП, которые будут сражаться вместе с И-15бис. Ежедневные подробности боевой деятельности наших истребителей, базировавшихся на аэродроме Алакуртти, не сохранились, но имеются сведения об отдельных эпизодах боевых действий, о которых будет рассказано в хронологическом порядке. По результатам боевых действий истребителей 1-й САД на кандалакшском направлении командование наземных войск объявило благодарность всему личному составу эскадрилий.

7 июля 1941 г

На кандалакшском направлении 7 июля части 122-й стрелковой дивизии начали отход на рубеж озер Апаряви – Куолаярви. Как уже отмечалось ранее, 122-я стрелковая дивизия с артиллерией и танками смогла сдержать наступление трех дивизий немцев и финнов на Кандалакшу в течение шести дней, с 1 по 6 июля. Немцы планировали выйти к Кировской железной дороге за 10 дней, но эти планы были полностью сорваны героической и умелой обороной воинов 42-го стрелкового корпуса. Успешные действия 122-й СД были отмечены на самом высоком уровне. Так, еще 5 июля в штаб 42-го стрелкового корпуса поступила телеграмма: *«Командующий фронтом приказал мне передать вам, что товарищ Жданов А.А. очень доволен работой вашей и Шевченко (командир 122-й СД. – Прим. автора), выучкой и стойкостью войск. Объявите это Шевченко и войскам, участвующим в бою. Генерал-лейтенант Фролов»*. За период с 1 по 6 июля 715-й стрелковый полк с артиллерией отразил 14 атак превосходящих сил противника, в основном дивизии СС «Норд». Перед проволочными заграждениями линии обороны 715-го СП остались сотни трупов эсэсовцев. Огнем артиллерии было уничтожено около 20 вражеских танков. Немцы понесли очень тяжелые потери при прорыве нашего рубежа обороны в районе Куолаярви. Одно из описаний тяжелых боев со стороны противника находим в дневниках убитого солдата 324-го пехотного полка: *«Солдаты СС рассказывают, что 2-6-7 [июля] перед Салла шли бои. Русские имели здесь крепко организованную оборону, хорошо укрепленные блиндажи, видимые только с близкого расстояния, имелись замаскированные наблюдательные пункты, стрелки на деревьях. Во время наступления на Салла [Куолаярви] русские пропустили СС через укрепленную линию, после чего открыли огонь, а русская артиллерия зажгла лес сзади СС. Таким образом, они не могли выйти обратно и понесли большие потери»*. Такие неудачные действия немцев говорят о том, что они предварительно плохо изучили нашу систему обороны в этом районе, что привело, судя по этому описанию, к попаданию подразделений СС в огневой «мешок». Вообще для немцев оказалось неожиданным столь сильное сопротивление, оказанное нашими войсками. В нашей литературе приводится следующая оценка финского историка: *«Дивизия СС понесла очень большие потери, и наступление застопорилось, – пишет финский офицер В. Халсти в своей книге «Война Финляндии в 1939–1945 гг.». – Достигнутые результаты не соответствовали понесенным жертвам. Свою долю вины нес и командир дивизии СС, профессиональное мастерство которого не шло ни в какое сравнение с его наглостью. Его военные способности были мизерными»*⁶. Потери противника за шесть дней боев оценивались в 6000 убитых и раненых. Противник потерял в боях 50 танков. Наша 1-я танковая дивизия потеряла 70 танков уничтоженными и поврежденными (67 БТ-7 и БТ-5, 2 Т-26 и 1 Т-28), из них на поле боя были оставлены 33 танка, то есть были потеряны безвозвратно. Из этого числа несколько уничтоженных и поврежденных танков и броневиков было на счету немецких бомбардировщиков и истребителей. Один из выводов 14-й армии по поводу танков гласил следующее: *«Наши БТ несли большие потери от ПТ орудий и, в частности, от огня 20-мм пушек»*.

В течение дня на кандалакшском направлении бомбардировщики СБ выполнили 30 самолето-вылетов, Пе-2 – 1, МиГ-3 – 3, И-16 – 2. Одна из групп СБ нанесла удар по обнаруженному пехотинцами штабу противника. Шесть бомбардировщиков отбомбились по штабу с минимальной высоты 600 метров, затем снизились до бреющей высоты и обстреляли цель из пулеметов. По данным наших наземных войск, штаб дивизии противника был разрушен этим авианалетом. В одном из боевых вылетов при возвращении с задания у одного СБ № 3/81 отказал левый мотор, самолет недотянул до аэродрома Африканда и произвел вынужденную

⁶ А.И. Краснобаев и В.П. Загребин. «На Кандалакшском направлении». Мурманск, 1975.

посадку в болото. СБ был списан, но значительно позже машину эвакуировали и отремонтировали капитальным ремонтом.

На мурманском направлении 7 июля немцы вновь атаковали позиции 52-й стрелковой дивизии. Форсировав реку в четырех местах, подразделения противника стали продвигаться к колхозу Большая Западная Лица. В бой вступили все подразделения 52-й стрелковой дивизии, в том числе ездвые, «номерные» орудий и повара. Описание боя дает боевое донесение 14-й армии: *«В полосе обороны дивизии завязался упорный и жестокий бой, который продолжался в течение 7–8.7.41... Мелкие подразделения с криками «Ура» несколько раз переходили в контратаку, расстреливая противника в упор. Противник в плен не сдавался, сражаясь до последнего. Противник раненых на поле боя не оставлял, эвакуируя в процессе боя в тыл, а также эвакуировал большую часть оружия. В процессе боя часть подразделений противника стали отходить в район высоты 274,0, но были встречены атакой в районе высоты 263,5... рассеялись в северо-западном направлении. Поле боя усеяно трупами. В результате боя противник понес большие потери. На участке 205 СП убито 400 немецких солдат, на участке 112 СП убито 365 немецких солдат, на участке 58 СП убито 450 немецких солдат. Раненых нет. Пленных 11 человек. По типу боя раненых должно быть не менее 2500 человек. Потери дивизии – ранено 537 человек, включая раненых на путях подвоза, из них до 50 процентов легко ранено в конечности. Убито 90 человек... Вывод: разгромлен полностью 137 ПП и частично 138 ПП».* Для помощи 52-й СД во фланг немцам был высажен второй морской десант в составе стрелкового батальона, около 500 человек. Десант с моря поддерживали два сторожевых корабля, «Мгла» и «Пассат», три сторожевых катера, а также истребители. Таким образом, под контрударами 52-й СД и флангового удара морского десанта немцы были отброшены назад и понесли большие потери.

С раннего утра армейские и флотские истребители начали штурмовые действия в районе Западной Лицы, действия их были очень активными, практически круглосуточными. Всего на штурмовки войск и автотранспорта противника И-153 и И-16 1-й САД и ВВС СФ выполнили около 70 самолето-вылетов. Кроме того, бомбардировщики СБ совершили наиболее успешный боевой вылет в 1941 году на основной аэродром противника Хебуктен. Около 17:00 12 СБ 72-го и 137-го авиаполков во главе с командиром 5-й эскадрильи капитаном Кузнецовым бомбардировали этот аэродром. Маршрут полета был проложен над сушей, самолеты дошли до озера Инари (юго-западнее аэродрома Хебуктен) и оттуда на цель, то есть выполнили заход с тыла. Высота полета по маршруту – 4000 метров. В районе цели была редкая облачность, 3–5 баллов. Не доходя до цели, самолеты СБ с приглушенными моторами снизились до высоты 3000 метров и по звеньям с интервалом 1–2 минуты произвели прицельное бомбометание. Два звена сбросили 36 ФАБ-100 и 12 ЗАБ-50, последнее звено СБ сбросило осколочные бомбы, начиненные в РРАБах. *«Результат этого бомбометания был очень высокий, сам удар был настолько неожиданным и внезапным, что фашисты не успели даже объявить у себя воздушной тревоги, а зенитная артиллерия открыла огонь только тогда, когда самолеты были уже далеко от цели. По наблюдению экипажей и по агентурным данным, в результате удара совершенно уничтожено 15 самолетов, на аэродроме было много убитых и раненых».* Все СБ благополучно вернулись на свой аэродром. Немецкие данные говорят о том, что в результате этого бомбового удара был уничтожен на земле один Вf-11 °С-4 № 3271 (повреждения в размере 100 %), второй Вf-110Е-2 № 3769 был поврежден на 35 %, еще один самолет Ju-88А-5 № 0607 получил повреждения в размере 50 % и, очевидно, был списан. Еще несколько самолетов, можно предположить, были легко повреждены. В результате бомбардировки было убито 19 военнослужащих различных подразделений, в том числе технического состава, а 16 человек получили ранения. Столь большие потери в личном составе говорят о том, что налет на аэродром оказался для противника совершенно неожиданным. Потери самолетов в результате

бомбардировки говорят о том, что немцы в тот период времени не строили укрытия для самолетов на аэродроме Хебуктен.

Описание тактики действия бомбардировщиков СБ за 1941 год имеется в отчете штаба ВВС Северного флота: *«Бомбовые удары наносились небольшими группами в 3, 5, 7 самолетов, и, как правило, строились на принципе внезапности, используя для этого облачность, высоту, заходы со стороны солнца с приглушенными моторами, маршруты каждый раз давались разные, в зависимости от конкретных условий. В основном были два направления маршрутов и захода на цель – со стороны моря с севера и с юга – с суши над болотистой, малонаселенной местностью. Построенные на этом принципе удары по аэродромам были внезапны, заставляли противника врасплох, и, как правило, его истребители взлетали после удара, а ЗА открывала огонь после того, как были сброшены бомбы. В начальный период высота ударов давалась порядка 2000–3000 м, но так как зенитная оборона аэродромов противника за последнее время усилилась, то высоты бомбардирования аэродромов увеличивались до 6000–7000 м. Потерь наших самолетов от ЗА в районе аэродромов не было. Потери от истребительной авиации – 4 самолета СБ, которые были достигнуты и сбиты истребителями противника при возвращении на свой аэродром».*

Помимо ударов по вражеским аэродромам, авиация СФ активно действовала по транспортным кораблям. 7 июля два СБ около 0:45 обнаружили в порту Варде три транспорта под разгрузкой. Над транспортами барражировали 8 истребителей, что говорило о том, что груз был очень важным. Командование Северного флота отправило на бомбардировку транспортов 5 СБ, которые взлетели в 16:10 и примерно через 40 минут отбомбились с высоты 1600 метров. В результате бомбардировки было повреждено несколько транспортов, электростанция, один транспорт накренился и считался потопленным, но западные источники не подтверждают потери этого судна.

Необходимо отметить, что во всех штурмовых и бомбардировочных ударах нашей авиации в течение дня вражеские истребители ни разу не смогли перехватить наши ударные самолеты.





Истребитель Bf-110, уничтоженный 7 июля 1941 года в результате бомбардировки аэродрома Хебуктен бомбардировщиками СБ 72-го САП. Фотография из книги «Eismeerjäger. Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5. Band 1» E.Mombek

В оперативной и разведывательной сводках 1-й авиадивизии отмечено, что авиация противника в этот день на мурманском направлении вообще вела себя пассивно, несмотря на летную погоду. Основные действия немецкой бомбардировочной авиации отмечались на кандалакшском направлении. И лишь вечером дали о себе знать «Мессершмитты». В 19:30 в районе аэродрома Шонгуй появилась группа в составе одного Me-110 и двух Me-109. Очевидно, ведущим этой группы истребителей был офицер штабного звена 76-й эскадры капитан Шашке на двухмоторном «Мессершмитте-110». На отражение налета поднялись несколько истребителей 145-го ИАП. Немцы приняли воздушный бой у озера Чирм в 6 километрах от аэродрома Шонгуй. Капитан Гальченко сбил одного «Мессершмитта-109», это была первая победа будущего аса. Очевидно, ему удалось подбить мотор Bf-109E-7 № 1409 из 14-го отряда 14./JG77, который базировался на аэродроме Хебуктен и действовал совместно с отрядом 1.(Z)/JG77 самолетов Bf-110. Этот «Мессершмитт-109E» разбился при вынужденной посадке (повреждения в размере 100 %), летчик, фельдфебель Лаубенталь, не пострадал. С нашей стороны был сбит И-16 младшего лейтенанта Чегаева, который выпрыгнул на парашюте, но для его раскрытия не хватило высоты, и летчик, к сожалению, погиб. Оставшиеся два «Мессершмитта» через некоторое время по одному вышли из боя и оторвались от преследования И-16.

8 июля 1941 г

8 июля горные егеря настойчиво пытались вести наступление в районе Западной Лицы с форсированием реки, но, неся серьезные потери, вынуждены были отступить. Соответственно действия советской авиации были сосредоточены на линии фронта. Здесь была обнаружена концентрация немецких войск, и для ее бомбардировки и штурмовки постоянно вылетали истребители 1-й САД и ВВС СФ. Интенсивность боевых действий авиации в эти дни достигла максимума, многие летчики за сутки совершили по 5–7 боевых вылетов. Два раза вражеские истребители были встречены в районе линии фронта, но это не помешало группам И-153 и СБ в течение дня наносить бомбоштурмовые удары. Над войсками 14-й армии было организовано патрулирование троек И-15бис флотского 72-го САП. Около 02:50 в районе Западной Лицы барражировали три И-15бис, летчики лейтенанты Шевченко, Афанасенков и Дижевский. Одновременно с этим 6 И-153 3-й эскадрильи капитана Туманова выполнили 10 штурмовых заходов на цель в этом же районе. Вскоре появились 3 Ме-109Е, которых обнаружили и атаковали три И-15бис, но немцы боя не приняли и скрылись в облаках.

Во втором штурмовом налете в 13:00 участвовали 6 И-153, ведущим был командир звена старший лейтенант Воловиков. «Чайки» успели выполнить 6 атак, после чего их атаковали «Мессершмитты». В завязавшемся воздушном бою лейтенант Васильев удачно атаковал одного Ме-109Е, который был ему засчитан как сбитый (не подтверждается списками немецких потерь). Повреждения получили и самолеты Васильева, Верховского, Бабия, которые имели пулевые пробоины, но все вернулись благополучно на свой аэродром. В 13:40 3-я эскадрилья во главе с командиром эскадрильи капитаном Тумановым выполнила третью штурмовку войск противника. О действенной помощи, которую оказала советская авиация обороняющимся войскам, говорят оценки наземных войск. После успешных штурмовок 8 июля командование фронта объявило благодарность летному составу ВВС Северного флота. В этих штурмовках участвовали летчики: Адонкин, Алагуров, Бабий, Васильев, Верховский, Воловиков, Комиссаров, Плотко, Родин, Туманов, Хрусталь, Юдин. Эти, а также другие летчики-истребители 72-го САП, воевавшие с первых дней войны, в дальнейшем составят костяк морской истребительной авиации Северного флота, и на их боевых счетах будет не один сбитый вражеский самолет.

Потерь в авиации Северного флота в этот день не было. При посадке один И-15бис скапотировал и получил повреждение, самолет вскоре был отремонтирован.



Истребитель И-16 72-го САП



Истребитель И-153 72-го САП

Армейские истребители И-16 и И-153 выполнили в течение дня 58 самолето-вылетов к линии фронта на бомбоштурмовые удары и прикрытие наземных войск. При этом произошла встреча с вражеским воздушным разведчиком. Два звена И-16 капитана Зайцева и старшего лейтенанта Балашова прикрывали войска в районе Западной Лицы в период времени 08:05–10:48. С одной из высот наши пехотинцы дали сигнал истребителям, очевидно, пустили сигнальную ракету. Звено капитана Зайцева обнаружило двухместный самолет, тип которого точно определить не смогло. В боевом донесении летчики доложили, что атаковали и подожгли самолет «Фокке-Вульф», который горящий упал на землю. У немцев на Севере таких самолё-

тов не было. В разведывательной сводке 1-й САД более точно отмечено, что «сбит истребителями 1-й АД разведчик (предположительно Хс-126)». Второе звено И-16 145-го ИАП во главе со старшим лейтенантом Балашовым выше себя заметило одиночный «Хеншель-126», маскирующийся в облаках. Набрав высоту, И-16 атаковали разведчика, тот сделал переворот и резким пикированием пошел вниз, а далее на бреющем полете между сопок добрался до своей территории. Данные противника подтверждают заявку на победу наших истребителей, так как, по немецким данным, в этот день советскими истребителями был сбит Hs-126B № 3441 из разведывательного отряда 1.(Н)/32, который при совершении вынужденной посадки был полностью разбит, экипаж самолета не пострадал.

В этот же день звено И-153 147-го ИАП лейтенанта Королева шло на задание. В стороне от маршрута летчики заметили самолеты противника и попытались их атаковать, но, как было отмечено в приказе командира 1-й САД полковника Туркеля, летчики при преследовании израсходовали горючее и вынуждены были вернуться на аэродром, не выполнив основной задачи. Стоит обратить внимание на то, что это были «Чайки», которые не имели достаточной скорости, и горючее израсходовалось, очевидно, из-за длительного преследования вражеских самолетов на максимальных режимах работы двигателей. Дальше приказ командира 1-й авиадивизии гласил: *«Предупредить весь личный состав, что неточное выполнение задания, тем более невыполнение, в дальнейшем рассматривать как проступок, караемый законом»*. В приказе командующего делалось замечание и группе И-16 старшего лейтенанта Балашова, которая всем составом атаковала вражеского разведчика Hs-126. Таким образом, в обоих случаях летчики проявили инициативу и атаковали самолеты противника, что отвлекло их от выполнения поставленной основной задачи бомбардировочных и штурмовых действий, в результате чего наше командование сделало им выговор и отметило это в приказе. Вряд ли можно назвать такой подход правильным. Получается, с летчиков-истребителей спрашивали как с летчиков-штурмовиков. Конечно, в сложной обстановке сухопутных сражений советское командование правильно расставляло приоритеты, делая упор на бомбоштурмовые удары по войскам противника, да и дисциплина в воздушной войне необходима. Но за инициативу по уничтожению воздушного противника летчиков-истребителей нужно было только поощрять, вырабатывая в них уверенность и желание уничтожать вражеские самолеты. Тем более что уничтожение одного самолета порой имело большее значение, чем несостоявшаяся по этой причине штурмовка. Так, атаковав Hs-126, летчики 145-го ИАП прекратили либо фоторазведку наших войск, либо корректировку артиллерийского огня, чем постоянно и занимались «Хеншели». Несмотря на порой слишком строгий подход к оценке действий наших летчиков со стороны командования, часто те летчики, действиями которых командование было недовольно, очень быстро переходили в разряд лучших. Здесь сказывалось высокое мнение непосредственных командиров и боевых товарищей о боевой работе летчика. Так, уже через 11 дней, 29 июля 1941 года, лейтенант Королев в политдонесении 147-го ИАП отмечен как образцово выполнивший боевую задачу вместе со старшим лейтенантом Шмыриным и лейтенантом Крупским. В районе водной системы Лутто они разбомбили три мелких речных судна противника, ведущего в этом направлении наступательные действия. Впоследствии Василий Королев и Виктор Крупский были удостоены звания Героя Советского Союза.

Возвращаясь к повествованию событий, необходимо отметить и активные действия немецких истребителей, которые просто повадились летать в район аэродромов Шонгуй и Мурмаши, где базировались армейские 145-й и 147-й ИАП. В течение 8 июля группы в составе одного Me-110 и двух Me-109E трижды появлялись в районе Мурмаши: в 12:30, 13:30 и 19:30. В одном из этих налетов ими был сбит И-153 № 6319, самолет сгорел, летчик, младший лейтенант Григорьев, не пострадал. Командование сделало вывод, что противник такими действиями добивается цели выматывания нашей истребительной авиации.

На кандалакшском направлении в течение дня бомбардировщики СБ выполнили 22 самолето-вылета на бомбардировку войск противника и 15 самолето-вылетов на бомбардировку аэродрома Кемиярви и посадочных площадок Соданкюля и Ивало. В ходе выполнения этих боевых заданий были потеряны два СБ. Один СБ № 2/126 137-го КСБП младшего лейтенанта Цуканова был сбит зенитной артиллерией над территорией противника, экипаж так и не был обнаружен. Вторым СБ № 19/132 118-й РАЭ после часового полета над линией фронта потерпел аварию из-за отказа одного двигателя, летчик, старший лейтенант Конгацкий, произвел вынужденную посадку на болото на нашей территории, самолет при этом утонул. Во второй половине дня, в период времени 16:00–20:00, самолеты противника совершили налет на станцию Алакуртти. Здесь произошел воздушный бой, в котором, по данным 1-й САД, один вражеский самолет был сбит, тип его не уточняется, но очевидно, что это был «Юнкерс-87», так как, по немецким данным, в этот день на кандалакшском направлении был потерян «по неизвестной причине» Ju-87R-2 № 5911, стрелок-радист при этом погиб, а пилот спасся на парашюте. Сбитый самолет был засчитан старшему политруку Тулупникову. Также известно, что повреждения получили три И-15бис, базировавшиеся на аэродроме Алакуртти, при каких обстоятельствах это произошло, не уточняется, вероятно, в воздушном бою. Поврежденные самолеты через некоторое время были отремонтированы. Как недостаток в работе авиации отмечалась задержка в вылете наперехват, когда вражеские бомбардировщики уже произвели бомбардировку позиций 122-й стрелковой дивизии и 104-й СД. В качестве устранения этого серьезного недостатка сухопутное командование 42-го стрелкового корпуса справедливо считало, что вылеты наперехват нужно осуществлять непосредственно по команде командира 42-го СК. Но для налаживания стройной системы обнаружения и перехвата самолетов противника и этого было мало. Требовалось наладить систему раннего обнаружения о подходе вражеских самолетов, что могло быть обеспечено только применением радиолокационных станций, но их в то время на Севере еще не было.

9 июля 1941 г

9 июля бои в районе Западной Лицы продолжались, немцы сосредотачивали силы на правом берегу реки и готовились к ее очередному форсированию. Корабли Северного флота осуществляли снятие и возвращение ранее высаженных двух десантов 6 и 7 июля, так как те находились на занятом противником западном берегу губы Западная Лица. В связи с этим активно действовали боевые корабли Северного флота. В течение 28 минут, с 03:22 до 03:50, сторожевой корабль «Смерч» артогнем прикрывал отход десантников и их посадку. Корабль выпустил по наступавшему на десантников батальону противника 130 фугасных снарядов и рассеял его, нанеся значительные потери. В район действия боевых кораблей в 12:50 на перехват бомбардировщиков противника были вызваны истребители 72-го САП. Три И-16, летчики Сафонов, Антипин и Котов, прибыли в район и обнаружили в районе линии фронта одного бомбардировщика, который спикировал на наши войска и на большой скорости ушел на свою территорию. Больше вражеских самолетов обнаружено не было. Патрулирование над боевыми кораблями не велось до первых налетов на них, причина, очевидно, была в том, что истребителей не хватало и постоянный патруль вынудил бы отвлечь истребителей от выполнения других многочисленных задач. В 17:57 тральщик Т-890 (бывший рыболовный траулер) был атакован девятью бомбардировщиками Ю-87 в губе Западная Лица. Получив расхождение швов от близких разрывов, тральщик подошел к восточному берегу губы Западная Лица. Штаб флота поднял истребителей на перехват и отправил на помощь тральщику два сторожевых катера «МО». Однако вызов истребителей оказался запоздалым, так как самолеты противника успели второй раз отбомбиться и уйти, раньше, чем прилетели истребители. По поврежденному тральщику отбомбилась группа в составе пяти бомбардировщиков и трех истребителей. На корабле погибли 10 человек и 20 получили ранения. Это была первая боевая потеря в составе боевых кораблей Северного флота. В 18:35 на прикрытие кораблей вылетело звено И-16 72-го САП, летчики Сафонов, Антипин и Яковенко. Истребители выполнили задание и произвели посадку через 50 минут, в 19:25, не встретив противника. То есть звено пробыло в воздухе столько, сколько могло летать без риска остаться без топлива. В 20:05 для прикрытия кораблей вновь были высланы 5 И-16 4-й эскадрильи 72-го САП. Таким образом, в течение дня по вызову ПВО флота группы И-16 три раза вылетали на перехват вражеских бомбардировщиков, но вылеты по вызову не позволили прикрыть боевые корабли, несмотря на то что готовность истребителей к вылету была на очень высоком уровне (2–3 минуты). Лишь непрерывное патрулирование истребителей могло обеспечить прикрытие кораблей, но истребителей явно не хватало, так как ими выполнялись разнообразные задачи. Так, И-16 эскадрильи Сафопова во главе с командиром в течение дня четыре раза вылетали на задания, начиная с вылета на отсечение истребителей противника от бомбардировщиков СБ в 09:45, заканчивая вылетом на прикрытие кораблей и наземных войск в 20:50. Всего в ВВС СФ в этот период времени имелось лишь 5–6 исправных И-16. И-15бис в этот день вылетали только на прикрытие аэродрома Ваенга, а И-153 – на перехваты и сопровождение бомбардировщиков, а также штурмовой удар по аэродрому Луостари.

Помимо вылетов к кораблям, с утра советская авиация весьма активно действовала по вражеским войскам и базам. Утром в период времени 07:50–08:20 три группы самолетов 72-го САП совершили налеты по трем целям с небольшим интервалом. В 07:50 9 СБ отправились бомбить транспорты в порту Трифоново в районе Петсамо. Вторая группа в составе 9 И-153, летчики Туманов, Алагуров, Адонкин, Васильев, Комиссаров, Кравченко, Родин и Юдин, имели задание штурмовать аэродром Луостари, взлет они произвели в 08:00. Третья группа в составе 6 СБ (один из них вернулся из-за неисправности мотора) взлетела в 08:20 для бомбардировки аэродрома Хебуктен. «Чайки» вышли на свою цель, но на аэродроме Луостари

самолетов обнаружено не было, и штурмовка была произведена по автотранспорту и зенитным батареям. Девятка СБ с высоты 2000 метров сбросила по порту Трифоново бомбы, которые разорвались у причала. Вскоре появились два истребителя Ме-110, которые атаковали СБ, но безрезультатно. Эта группа бомбардировщиков вернулась без потерь. Не повезло третьей группе в составе 5 СБ, которые примерно в этом же районе были атакованы пятью истребителями Ме-109 и Ме-110. Эта группа бомбардировщиков летела бомбить аэродром Хебуктен, но ведущий капитан Антоненко, недавно прибывший с Балтийского флота, не нашел аэродром и решил бомбить запасную цель – аэродром Луостари, по которому и были сброшены бомбы. После этого бомбардировщики были атакованы в районе Петсамо истребителями противника, и два СБ из пяти были сбиты, оба экипажа лейтенантов Долина и Соловьева, к сожалению, погибли. На отсечение бомбардировщиков от вражеских истребителей в 09:45 вылетели 5 И-16 4-й эскадрильи, ведущим был старший лейтенант Сафонов. Обнаружить какие-либо самолеты им так и не удалось, что было вполне естественно, так как атакованные вражескими истребителями бомбардировщики в назначенное время и место не вышли, а добирались до своих аэродромов самостоятельно различными маршрутами. Вечером бомбардировщики 72-го САП нанесли еще два бомбардировочных удара. Около 18:30 по пристани Трифона отбомбились 6 СБ, их сопровождали 6 И-153 во главе с командиром эскадрильи капитаном Тумановым. На обратном пути бомбардировщик лейтенанта Хмелева был атакован «Мессершмиттом-109Е» и подбит. Поврежденный мотор отказал при подлете к Мурманску, и летчик произвел вынужденную посадку на озеро. Самолет затонул, экипаж не пострадал и в этот же день вернулся в свою часть. Стрелкам сбитого СБ засчитали один сбитый Ме-109, но это не подтверждается данными противника. Примерно в 20:50 по артиллерийским позициям противника отбомбилась шестерка СБ 72-го САП, их сопровождали 5 И-153 этого же полка. Бомбардировщики хорошо отбомбились по цели, а истребители произвели атаки с бреющего полета. Артбатарея противника была выведена из строя, об этом позже сообщило наземное командование.

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.