

Опубликовано на форуме сайта sk16.ru в 2012 году.

История Zerstorerstaffel JG 5

Игорь Борисенко

На западе в начале 1941 года

В январе 1941 г. в Норвегии находилось совсем немного немецких самолетов, что вполне оправдывалось давно царившим там затишьем – единственной проблемой были редкие налеты английских разведывательных и ударных самолетов на южную часть страны и конвойные пути вдоль ее берегов. В Ставангере на аэродроме Сола базировались Stab. и III./ZG 76 на Bf.110 (отдельные самолеты также временами находились на аэродромах Мандаль и Кьевик). Это были единственные истребители, имеющиеся у немцев на тот момент на Севере. Ударную часть составляли Stab., I. и III./KG 26 (He.111), но они в основном располагались пока в датском Ольборге, а IV.(St)/LG 1 (Ju.87) находилась в Кьевике. Многочисленной была разведывательная авиация, представленная Stab Aufkl.Gr. 22, 2. и 3.(F)/22 (Do.17 и Ju.88, Ставангер/Сола), 1.(F)/120 (He.111 и Ju.88 в Вернесе), 1.(F)/121 (Do.215, тоже Вернес), 1.(F)/124 (Do.17, опять Вернес). В Вернесе сидел еще и Westa 5 на He.111. Транспортную авиацию представляла KGzbV 108 (в Хоммельвике), морскую – 1./406 (Bv.138, Лист), 2./406 (Do.18, Тронхейм), 1./706 (Ar.196, Тистед), Seenot 5 (He.59, Ольборг). Именно в январе 1941 г. впервые появляется упоминание о т.н. "Команде Кьевик", позже через несколько стадий переродившейся в Zerstorerstaffel/JG 5. Кстати говоря, в конце января в Норвегию стали прибывать первые машины I./JG 77, ставшей затем базой для создания JG 5.

В истории эскадрильи все началось, можно сказать, 31.12.40 г., когда восемь лейтенантов, недавно закончивших школу слепых полетов (BFS 1) в Брандисе около Лейпцига, после недолгого отпуска собрались в Берлине. Там они отпраздновали Новый год и на следующий день отправились к новому месту службы – в Норвегию. Эти лейтенанты были Ф. Брандис, В. Дитерихс, М. Францискет, Д. Клаппенбах, Ф. Ласковиц, К.-Ф. Шлоссштайн, Х. Видебентт и Д. Вейерганг. Ехали они через Швецию, поездом – причем стрелки-радисты, с которыми их свели в один экипаж еще в школе, были в том же поезде, только во втором классе.

Уже 2 января все 16 человек прибыли в Осло, поздним вечером 4 января – в Ставангер, откуда через 4 дня на "тетушке Ю" перелетели в Кьевик. Именно тогда из них составили "команду Кьевик" (Kommando Kjevik) – довольно необычное подразделение, не имевшее собственных самолетов и даже командира. Главным пока назначили старшего по возрасту – Феликса Брандиса, 1916 г. рождения. Передача матчасти – старых Bf.110C от III./ZG 76 с тремя осами на носках – продолжалась до 12 января. Самолеты получили новое обозначение: вместо прежних 2N+ рисовали LN. Каждая машина четвертым символом имела "S", третьи менялись. Первая буква досталась командиру, так что Брандис летал на LN+AS.

Главной задачей эскадрильи стало прикрытие конвоев и боевых кораблей в Южной Норвегии между Кристиансандом и Ставангером (далее на север ту же функцию выполняла ZG 76). Работа была спокойная и мало отмеченная событиями. Вероятно, во второй половине года немцы вспоминали первую как некий затянувшийся отпуск. За день выполнялся зачастую только один вылет на пилота, иногда вообще все ограничивалось посменным сидением пар (Rotte) в немедленной готовности к старту.

14 января прибыл прикомандированный из Erg.ZG 76 (учебно-боевой группы) лейтенант Хорст Райнике, который стал командиром команды. Ему, однако, не удалось достигнуть взаимопонимания со сплоченным коллективом молодых лейтенантов.

Первый же боевой вылет по тревоге для команды закончился плачевно. Брандис вместе со стрелком ефрейтором Гансом отправились наперехват английского разведчика, но у них перед самым носом его сбил командир III./ZG 76 гауптманн Кальдрак. При возвращении у старого "церштёра" внезапно загорелся мотор и он упал в море. При этом

спасательный жилет Ганса был пробит, спасло его только то, что он умел хорошо плавать. Хотя, конечно, в январском море и это не поможет – но тут на счастье рядом был норвежец на рыбачьей лодке, и неудачники были выловлены из воды уже через 4 минуты. Норвежец думал, что они англичане, в противном случае, может быть, и не стал так торопиться. Ганс в письме домой написал, что теперь он дескать заговоренный и ему никакие посадки в море не страшны. Увы для него, через полгода около Рыбачьего новая посадка на воду закончилась плачевно.

Первая неделя февраля была отмечена несколькими стартами по тревоге. 8-го числа в 13.48 ЮЗ Ставангера лейтенант Дитрих Вейерганг добыл для команды первую победу: "Хадсон" из 269-й эскадрильи (серийный номер P5128). П/о Е.А. Тинги и его экипаж погибли. История имела небольшое продолжение. Когда в мае лейтенант Дитерихс вернулся с тремя щенками таксы, одного из них назвали "Локхид" в честь первого сбитого. Якобы именно этот щенок позже изображался на носках "мессершмиттов", хотя непонятно, чем одна такса отличается от другой.



15 февраля еще один самолет команды – Bf.110C-4, заводской №3528, попал в неприятности. На рулежке он столкнулся с препятствием на аэродроме Сола, однако поврежден был лишь на 10%.

27 февраля команда Киевик по сути дела потеряла право называться таковой, потому что была перебазирована на аэродром Мандаль (30 км на ЮЗ). Оттуда было немного ближе и удобнее лететь к мысу Листер – излюбленному месту нападений англичан на конвои. На Мандале уже сидел 2./JG 77 и команду временно ввели в его структуру, дав обозначение 2.(Zerstorerkette)/JG 77. Райнике в Мандаль не перелетел, вместо него командовать стал обер-лейтенант Ф. Менцель. Последний однако был пилотом Bf.109 и мало что понимал в специфике боевой деятельности тяжелых истребителей. Видимо, поэтому он "рулил" только две недели.

10 марта один самолет из I.(Z)/JG 77 (именно так она теперь именовалась в документах) был тяжело поврежден в воздушном бою. Это был Bf.110C-4, заводской №2275, однако подробностей этого события Момбеек не описывает.

11 марта "звено тяжелых истребителей" перелетело на новую базу – аэродром Хердла около Бергена. Однако, три машины с экипажами Шлоссштайна, Францискета и Ласковица еще некоторое время оставались на Мандале. После перебазирования главным в "звене" вновь стал Брандис. 23 марта он опять угодил в историю: взлетев на "2N+BR" по тревоге, он был ошибочно атакован лейтенантом Тетцнером из 2./JG 77. И снова Брандису с Гансом повезло – коллега вовремя осознал свою ошибку и прекратил атаку. В машину попал только один снаряд и она благополучно вернулась на базу.

26 марта "звено" занималось прикрытием возвращающегося домой из Атлантики тяжелого крейсера "Адмирал Хиппер". Все прошло благополучно.

В начале апреля к большому сожалению личного состава из небытия вновь возник Райнеке, к тому времени уже ставший обер-лейтенантом, и по новой принял командование. 4 апреля Bf.110C-4, заводской №3527 участвовал в воздушном бою (подробности отсутствуют) и при этом получил несколько попаданий. В конце концов ему пришлось аварийно садиться на своем аэродроме. Результат: повреждения на 35%.

8 апреля Брандис пытался сбить разведывательный "бленхейм", но тот искусно скрылся от немца в облаках. Зато на следующий день невезучий лейтенант наконец смог открыть свой боевой счет, причем сразу с реальной победы. Это опять был "бленхейм" – QY-N из 254-й эскадрильи, заводской № N3609. Все три человека экипажа п/о Джей.А. Пэйви погибли.

15 апреля Брандис вновь праздновал успех. Взлетев утром по тревоге на Bf.110D-3, код "2N+AT", он завалил еще один "бленхейм" 254-й эскадрильи – на сей раз QY-P, L8840. Снова все три члена экипажа во главе с ф/лт А.Э. Хиллом лишились жизни.

Примерно в это же время поползли слухи, что Брандиса переведут на одномоторные истребители. Когда лейтенант летал получать ЖК 2-го класса к командиру группы (гауптманну В. Громмесу), он смог отбиться от такого назначения.

18 апреля был для подразделения днем настоящего триумфа. Ранним утром англичане (8 "бленхеймов" из 21-й эскадрильи) напали на немецкий конвой. Отражать налет полетел лично командир и он заявил сбитого, вместе с ведомым, лейтенантом Видебанттом. Райнике был ранен в глаз осколком стекла. Тот же конвой был атакован еще раз вечером, и теперь на помощь ему полетел из Мандалья Шлоссштайн. На сей раз его противником были бомбардировщики из 107-й и 114-й эскадрилий, уже в который раз "бленхеймы". Видебантт тоже был тут, также в вылете участвовал обер-лейтенант Тонне, командир 9./ZG 76. Видебантт не поскупился, заказав себе сразу три победы (но засчитали ему только две), Тонне – одну, Шлоссштайн – одну вероятную (не засчитана). Самолет Видебантта был легко поврежден, однако его стрелок Кинд был ранен в голову, потерял ориентировку и выбросился из кабины на высоте всего 70 метров. Он стал первым погибшим в подразделении. Самолет (№3330) сел обратно на Мандаль с 20% повреждений. В последнем бою англичане на самом деле потеряли 3 самолета, подробностей по первому бою за тот день нет. Любопытно, что на официальный счет I.(Z)/JG 77 ни одна победа не попала – все достались III./ZG 76. Возможно, роль сыграло то, что Райнике был, в общем, из этой эскадры, а Видебантта туда вскоре перевели, причем как раз в 3-ю группу. Позже он стал известным асом-штурмовиком, летая над Каналом и Южной Италией. 30 декабря 1942 г. он получил РК, а 1 мая 1945 г. погиб, пытаясь долететь до окруженного Берлина с какими-то грузами на борту.

Пока же 19 апреля за выдающееся достижение Видебантт немедленно получил ЖК, причем сразу 1-й и 2-й степеней.

20 апреля Мандаль покинул Францискет, а на следующий день лейтенант Ласковиц, стартовав на Bf.110C-4, заводской №3126, код "LN+DS", в составе звена по тревоге, через сорок минут упал в море. Пилота и стрелка смогли спасти. В начале мая экипаж перевели в 2./Erg. ZG 76.

На смену двум убывшим экипажам I.(Z)/JG 77 получила другие: унтер-офицера Р. Райтца и лейтенанта К. Коха.

24 апреля Райнике окончательно стал для подразделения историей, причем случилось это весьма непривычно. Отношения у командира с подчиненными так и не сложились, причем причины были какие-то таинственные и есть упоминание о "неприличном поведении". Сама собой возникает версия о нетрадиционной сексуальной ориентации. Что еще может возмутить других летчиков? "Отбытие" Райнике было тоже нестандартным. Обер-лейтенант сел в свой Bf.110C, заводской №2633, код "2N+ES", взлетел с Мандалья и спикировал прямо в море.

10 мая подразделение получило приказ перехватить и сбить, либо принудить к посадке, свой самолет. Это был, конечно, удирающий в Англию Гесс, но он мимо так и не пролетел.

17 мая началась подготовка к проводке в Атлантику "Бисмарка" и "Принца Ойгена". 22 мая его проводили, причем пилоты Bf.110 были последними, кто видел линкор на поверхности моря (не считая, конечно, моряков с крейсера).

25 мая с подразделением случилась крупная неприятность – сразу три машины сели на вынужденные посадки и получили повреждения от 30 до 45%. Это были Bf.110D с заводскими №№ 3377, 4306, 3142. Причина – авария, но подробности неизвестны.

К тому времени уже был получен приказ на скорое перебазирование, еще дальше на Север. Пока же 1 июня Брандис одержал последнюю победу своего подразделения на западе (официально – четвертую). Западнее Хердлы им был сбит "Хадсон" из 220-й эскадрильи (NR-R, T9366). 4 члена экипажа ф/о Джей.Л. Хэлстида погибли.

9 июня "мессершмитты" прикрывали проходящий мимо в Атлантику "Лютцов". Они свою задачу выполнили, но через четыре дня тяжелый крейсер английским торпедоносцам

все же удалось поразить. Кораблю-неудачнику пришлось возвращаться в Германию на ремонт.

Подводя итоги, за полгода боевой деятельности подразделение смогло отчитаться, кроме 4 сбитых и 3 безвозвратно потерянных самолетов, о 80 боевых вылетах.

17 июня стало точно известно, что I.(Z)/JG 77 убывает на север и будет участвовать в войне против СССР. Как писал домой Ганс, стрелок Брандиса, предприятие им представлялось легким и недолгим. С собой они брали буквально "зубные щетки и запасные трусы", больше ничего. Брандис к тому времени был официально назначен командиром того, что называлось теперь 1.(Zerstörerstaffel)/JG 77. На тот момент в нем было снова 8 экипажей, с указанными ранее изменениями.

21 июня эскадрилья перелетела из Хердлы в Вернес (около Тронхейма), на следующий день – в Бодё. 23 июня самолеты перебазировались в Бардуфосс и пока там остановились: немцы ожидали немедленной реакции англичан на начало войны с СССР и хотели быть готовыми к нападению на Норвегию с запада. Только 26 июня поздним вечером 1.(Z)/JG 77 наконец добралась до Киркенеса. В ее истории началась новая, долгая и кровавая глава.

Война против СССР – начало

Итак, эскадрилья прибыла в Киркенес, на аэродром Хойбуктен (или как называли его наши, Хебуктен). Построен он был еще норвежцами в 1939 г. и сначала состоял из одной ВПП, ведущей с севера на юг. Потом пристроили еще одну, поменьше, с востока на запад.

На тот момент здесь базировались IV.(St)/LG 1 с 36 Ju.87 (на восточной стороне аэродрома), 1.(F)/124 с 3 Ju.88, Stab/ZG 76 с шестью самолетами и 1./JG 77, которая имела десяток Bf.109. Последняя эскадрилья скоро убыла на Петсамо. Место тяжелым истребителям определили на западном конце дополнительной ВПП, удаленное от остальных, так что с ними было мало контактов. В качестве "боевого штаба" служил старый автобус с разобранным двигателем. Кроме него из "инфраструктуры" имелся маленький деревянный сарайчик и предполетный сортир-скворечник.



27 июня, когда эскадрилья еще только готовилась совершить первый вылет, аэродром был атакован советскими бомбардировщиками СБ, но бомбы упали мимо. Зато наши бомберы не промахнулись по городу, где имелись разрушения, погиб один немец и 7 было ранено. В 17.25 Bf.110 выполнили первое задание – сопровождали Ju.88 для бомбежки аэродрома Варламово-2 (на самом деле - Мурмаши). Никаких потерь наши в тот день не понесли. Сразу произошел первый воздушный бой с истребителями ВВС 14-й армии, которые доложили о 2 сбитых "ме-110". Немцы пишут о 40 вражеских машинах типов И-15 и И-153, с которыми вели безрезультатный 30-минутный бой. Дальше начинаются немного странные вещи. Якобы при возвращении, пробивая облачность, Брандис столкнулся с самолетом обер-фельдфебеля Мундинга, который затем потерял ориентировку и сел на вынужденную около Берлевога. Самолет – Bf.110C-1 "LN+HR", №2835, был поврежден на 30%, но экипаж не пострадал. Берлевог лежит почти на сто километров северо-западнее Киркенеса, промахнуться было сложно. Также загадочно отсутствие повреждений у самолета Брандиса. Может быть все же, виноваты в потере боевые повреждения? Можно только гадать. Кроме этого, много машин получили попадания, а две сели с остановившимися

моторами. Немцы себе заявили 3 "вероятные" победы, ни одну из которых не засчитали. Тогда еще с этим было достаточно строго. На самом же деле в бою с вражескими истребителями были потеряны как минимум самолеты командира звена 147-го ИАП лейтенанта Г.П. Федорова и командира звена 145-го ИАП лейтенанта И.Т. Мисюкова.

28 июня эскадрилья полетела выполнять сразу две задачи: сначала сопровождение "юнкерсов", потом штурмовка аэродрома Шонгуй. Уже на старте столкнулись два Bf.110. Один принадлежал 1.(Z)/JG 77, №2885, ему присудили повреждения на 30%. Кто был пилотом, неясно. Вторая машина ("дора", №3714) принадлежала штабу ZG 76, пилотом был обер-лейтенант Х. Кригер. Там самолет был фактически уничтожен – 80%. Напомню, что при повреждениях 60 и более % немецкие самолеты уже не ремонтировались даже на заводе. Хотя сам пилот отделался ранениями головы, его стрелок погиб. Кстати, Кригер в апреле 1944 г. стал командиром IV/JG 5.

Эскадрилья не заметила потери бойца, полетела дальше, выполнять задание. Унтер-офицер Райтц по возвращении доложил об уничтоженном на земле самолете. В советских документах упоминается погибший при бомбежке Шонгуя моторист 145-го ИАП мл. сержант М.С. Алекринский. При возвращении "мессеры" опять провели безрезультатный бой с советскими истребителями, отвечать за его гибель могли они, хотя никого и не заявили. Вечером эскадрилья сделала еще один вылет на сопровождение "юнкерсов" из KG 30.

29 июня впервые был совершен вылет против гидроаэродрома в губе Грязной и гавани Полярного. Компанию составляли "юнкерсы" из II./KG 30. Немцы отмечали очень сильный зенитный огонь. По докладам пилотов бомбардировщиков, им удалось уничтожить центральную электростанцию Мурманска. Атакам подверглись минный заградитель "Мурман" и плавмастерская "Красный горн", но повреждений им не нанесено – только один человек был ранен.

После перерыва "мессеры" 2 июля отправились на юг, сопровождая Ju.88 для налета на аэродром "Нива" (Африканда). Снова бой с И-153 и И-16, Шлоссштайн заявил одного сбитого И-153 вероятно. Этого ему опять не засчитали.

3 июля вылет на Мурманск (Варламово) для сопровождения II./KG 30. У "мессеров" обошлось без потерь и побед, хотя был бой с советскими истребителями. Бомбардировочная же группа потеряла своего командира, гауптманна Э. Рёгера. С советской стороны были заявлены сбитыми 5 самолетов, в том числе по два "Юнкерса" и "ме-110".

5 июля "мессеры" летали на гавань Полярное. Хотя немцы докладывали успехи (поражены корабли, подлодки, плавбаза и казармы), на самом деле все бомбы упали мимо, только на ЭМ УРИЦКИЙ были повреждены механизмы 3 и 4 орудия. Зато противнику досталось: пролетая над Титовкой, самолет лейтенанта Вейерганга – Bf.110C-4, "LN+ER", №3235, получил попадание от зениток и упал в 7 км западнее северного края бухты Лица. Через 10 дней его нашла поисковая группа финнов, но оба летчика были мертвы. Так погиб человек, одержавший первую победу подразделения. Вместе с ним лишился жизни унтер-офицер К. Тиггес.

7 июля советские ВВС (а именно СБ, полк мне неизвестен) удачно атаковали базу 1.(Z)/JG 77. По поступившим позже донесениям агентов, на советской стороне стали считать, что уничтожены 15 самолетов, имелось много убитых и раненых. Насчет последнего по данным противника имеются некоторые расхождения: Момбеек дает 23 погибших, 19 раненых, Адмирал Норвегии – 11 и 14, Заблоцкий и Ларинцев – 16 и 14. В любом случае, цифра весьма велика и налет однозначно очень удачный, пусть даже реально уничтоженных самолетов было только два – Ju.88A-5 из I./KG 30 (Момбеек пишет, что он поврежден на 50%, но это фактически недалеко от уничтожения) и Bf.110C-4 из 1.(Z)/JG 77 (см. фото). Это был самолет унтер-офицера Райтца, "LN+DR", №3271. Еще был поврежден Bf.110E-2 из штаба ZG 76, а один Bf.109E-7 из 14./JG 77 после неудачного вылета на перехват бомбардировщиков сел на вынужденную.



10 июля летавший в тыл для модернизации самолета лейтенант Клаппенбах не рассчитал запас топлива и посадил свой Bf.110C-4 ("LN+CR", №2139) на вынужденную около Тронхейма. Повреждения составили 30%, а стрелок получил ранения.

Следующее достойное внимание событий произошло после нескольких дней заурядных вылетов. 17 июля самолеты эскадрильи летали для сопровождения Ju.87, атаковавших "Варламово". У нас зафиксированы две атаки на аэродром Ваенга. В результате обеих уничтожен 1 И-16, 4 И-153 получили повреждения. Еще один И-16 поврежден в воздушном бою и при посадке разбился, хотя его летчик, к счастью, уцелел. Заявлено сбитыми было 11 самолетов противника! Реально, похоже, никого сбить не смогли. Тем не менее, при возвращении новенькая "дора", первая в эскадрилье, якобы была сбита огнем с земли. Летел на ней конечно же, "босс", несчастливый до всяких происшествий Брандис. Самолету "LN+AR", №3710 пришлось садиться на воду в Петсамо-фьорде. Командиру эскадрильи опять повезло: моторный тральщик R.156 смог его спасти, хотя на это ушло 6,5 часов. Стрелок М. Ганс, который после первого случая считал себя заговоренным, найден не был.

19 июля эскадрилья снова участвовала в налетах на аэродромы – "Варламово" и Мурмаши. В советских документах есть налеты на ГБ и аэродром Ваенга. В первом случае все ограничилось ранением 4 человек, во втором вообще враг никаких результатов бомбежкой не достиг. Зенитки над Мурманском заявили сбитыми 2 самолета, истребители – 1. Над Ваенгой в воздушном бою было заявлено 5 сбитых немцев. "Мессеры" из 1.(Z)/JG 77 в том бою (по их мнению, трем тяжелым истребителям противостояли 10 разных советских машин) заявили сбитым только один И-16. Его зачислил себе первым засчитанным лейтенант Шлоссштайн. Дело невероятное, что никто больше никого не заявил, потому как реально наши потеряли пару "ишаков" и один И-153 из 72 АП. Погибли лейтенант Черновал, мл. лейтенанты Кулаев и Петров. У немцев же была только одна реальная потеря на заявленные нашими 8 – и она пришлась на "церштёров". Неудачником стал лейтенант Клаппенбах на "LN+DR", №3588. Этот C-4 был по мнению Момбеека сбит лейтенантом Сорокиным, сел западнее Колы и через неделю Клаппенбаха вместе со стрелком ефрейтором Р. Метке взяли в плен. Домой они вернулись оба, через год после конца войны.

20 июля – возможно, именно охраняемые "церштёраками" "юнкерсы" смогли потопить ЭМ СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ. Кроме этого, ничего особенного отметить не получается. Хотя бой с советскими истребителями был, никаких итогов он не принес.

21 июля во время сопровождения своих бомбардировщиков Bf.110 столкнулись с тремя советскими машинами, тип которых определили как "СБ-3". На самом деле это были обычные СБ. Все три были сбиты, победы достались Шлоссштайну, Брандису и оберфельдфебелю Мундингу. На самом деле, три самолета 137 КСБАП были потеряны в тот день. Один сбит в бою около аэродрома Шонгуй – погибли стрелок-бомбардир ст. лейтенант К.Х. Харитонов и стрелок-радист сержант Л.А. Козлов. Еще два самолета пропали вместе с экипажами, в том числе командир звена мл. лейтенант Л.Г. Гончаренко, бомбардир лейтенант В.С. Лаврищев, стрелок-радист мл. сержант П.И. Тулин, пилот мл. лейтенант А.Л. Полонский, бомбардир Д.А. Волков, стрелок-радист мл. сержант А.М. Кадочников. Еще в бою с истребителями погиб командир звена 145 ИАП лейтенант Н.А. Грачев, но на него нет претендентов. Возможно, тут виноваты истребители из 14./JG 77.

22 июля разошедшийся Брандис одержал очередную победу, обозначенную как И-18. В виду тут имелся скорее всего МиГ-3. Одна такая машина была потеряна 72-м полком в воздушном бою, лейтенант Айропетян при этом погиб. Еще одна такая машина разбилась на взлете из-за бомбежки, а И-153 тоже был сбит, но на него никто не претендовал – видимо, опять 109-е, заявки которых не сохранились. Брандис, таким образом, первым достиг рубежа в 5 сбитых и стал "асом" по международным меркам.

Вообще, конец июля выдался для 1.(Z)/JG 77 напряженным, хотя не каждый день были значимые события. В основном, рутинные вылеты, иногда безрезультатные бои. Однако, 25 июля опять была достигнута победа, с опять Брандисом! На сей раз это был И-16, сбитый при сопровождении He.111 на "Ниву" (Африканду). Это тоже была юбилейная победа – для эскадрильи она стала десятой. Правда, на сей раз никаких соответствий в

советских потерях для нее нет. Шлосштайн в который раз уже имел незасчитанную (совершенно справедливо!) победу.

28 июля первую победу одержал еще один старожил подразделения – лейтенант Францискет. Вероятно, он это сделал вечером, когда проводился очередной налет на Африканду. Жертвой стал ДБ-3, но в списке Рыбина за этот день есть СБ из 72-го полка, с пометкой "сбит Ме-110". Впрочем, это произошло у Вайтолахти, слишком далеко от Африканды (над Рыбачьим, хотя не понятно, что там делать СБ). Весь экипаж самолета – лейтенанты В.Д. Синицын, П.П. Усманов и мл. сержант В.П. Федосеев – погибли.

За 5 дней до того брат Францискета – обер-лейтенант из JG 27 в Африке получил за 22 победы Рыцарский крест. Макс смог поздравить его по телефону, дотянувшись голосом из Киркенеса до Ливии, что для тех времен, да еще и в войну, было большим достижением.

29 июля, во время налета на Ваенгу, Мундинг заявил себе вторую победу – И-16. На самом деле один такой самолет при посадке после боя разбился (пилот к счастью остался жив), и других претендентов на эту победу нет. Интересно, что в Хронике описан бой с Ме-110 при налете ДБ-3 и СБ на Хебуктен: в нем два немца якобы было сбито, а у нас подбито по одному СБ и ДБ. У Момбеека нет про этот бой ничего вообще. Нет, конечно, и заявок с потерями. Хотя, я как-то забыл, что кроме 1.(Z)/JG 77 были еще самолеты штаба ZG 26, причем довольно много! Про них как-то ничего неизвестно, нет даже данных о заявках на тот период на Восточном фронте. Момбеек в книге пообещал рассказать об одном ярком персонаже из этого штаба, гауптманне Шашке, во втором томе, но что-то там особых подробностей тоже нет.

30 июля для эскадрильи и вообще немецкой авиации в Заполярье был необычный день – Киркенес и Петсамо атаковали англичане с помощью авианосной авиации. Я по этому поводу писал довольно большую статью, она выходила в журнале "Галей". На Киркенес совершили налет 20 "альбакоров" и пара "фулмаров" с АВ "Викториес". Они атаковали выходящий в море караван во главе с УАК "Бремзе", суда на рейде – но никуда не смогли попасть. У немцев в тот момент в небе оказалось сразу 9 Bf.109, 4 Bf.110 и Ju.87. Как можно понять из многочисленных отчетов и рассказов, "лаптежники" и "109-е" возвращались с бомбежки (есть версия, что одномоторные истребители были подняты по тревоге на отражение воздушного налета, когда Киркенес мимоходом бомбил пролетающий мимо Пе-2, разведчик). Тяжелые истребители как раз взлетели, чтобы сопровождать KG 30. И вся эта немецкая армада встретила с кучей бипланов – лакомой добычей для всех, хотя никто не ожидал, что в бой ринутся и "штуки"! Они ринулись. Один пилот так вошел в раж, что обогнал атакуемый "альбакор", оказался у него перед курсовым пулеметом и летчик 827-го эскадрона по фамилии Болл сбил врага одной очередью. Увы, кроме этого светлого пятна, ничего хорошего англичанам их рейд не дал – 12 сбитых бипланов, 2 сбитых "фулмара", 25 человек попали в плен и 17 погибли. Немцы, как это всегда бывает в большом бою, понаделали заявок – 23 штуки у всех самолетов, еще 5 зенитки кораблей. По другим данным, даже 27+4. Англичане кстати тоже не поскупились, записав себе на счет 2 торговых судна, по одному Bf.109 и Ju.87, а также пару Bf.110.

На самом деле были сбиты только упомянутый "Юнкерс" и 110-й лейтенанта Шлосштайна – Эмиль-2, №4394, "LN+DR". Оба летчика тяжелого истребителя этим были спасены. Он перед тем, как его сбили, тоже якобы сбил один "альбакор" – так это или нет, уже точно не узнать. Кроме того, по два самолета записали на счет Брандиса и Францискета, один – лейтенанту Коху.

Затем рутина длится несколько дней, пока 12 августа эскадрилья не показывает снова, какая незавидная судьба у командиров, назначенных для нее извне. На сей раз пострадал майор Эрих Грот, бывший командир 2-й группы ZG 76. Он якобы был назначен командовать "эскадрилей такс" (Dackelstaffel, кличка 1.(Z)/JG 77 из-за их эмблемы). На перелете из Ставангера в Бодё (и далее в Киркенес) самолет "M8+TC", №3863 пропал. Только через два года его нашли с двумя трупами в кабине в 160 км СВ Бергена. Командиром опять остался Брандис!

В тот же день как минимум одна машина (экипаж Райтца – видимо, сохранилась его летная книжка) летала в первый раз на юг, в Рованиеми. Там они сбрасывали "грузовые бомбы" для неких немецких войск, окруженных около Кестеньги.

15 августа после долгого перерыва один из пилотов Bf.110 заявил победу над советским самолетом. Это был лейтенант Хоффманн с первым успехом, жертву он посчитал за И-153. В действительности в бою было сбито даже два таких самолета из 3 эскадрильи 72 АП. Причем, никаких других заявок в тот день не было больше! Наши в отместку "сбили" 5 Ju.88 и один Bf.109, в реальности же ни одного.

На следующий день опять случился бой, в котором Брандис смог добыть для эскадрильи 20-ю победу – "И-180". Для него она стала девятой. Случилось это при сопровождении Ju.87 на бомбардировку целей южнее Тайболы. С советской стороны подтверждения этому сбитому нет.

Затем, после еще нескольких дней вылетов на задания без особых событий, для эскадрильи завершился первый этап их войны против СССР, возможно, один из самых насыщенных – ну может, на втором месте после лета 1942 года. 25 августа вся эскадрилья в полном составе перебазировалась в Лапландию, поддерживать немецкие войска в наступлении на Кандалакшу.

В Лапландии

Прибыв на Рованиemi, экипажи обнаружили, что там мало что готово к их прилету и обустроиваться придется самим. Даже мебель в бараке отсутствовала! Видимо, заселяться пришлось очень долго, так как первый групповой вылет состоялся только 28-го числа. До этого, 27 августа, лейтенант Хоффманн сбил свой второй самолет – МБР-2. Никакие подробности этой заявки неизвестны и непонятно, где был сбит самолет. Если над Баренцевым морем, как там оказался Хоффманн? Короче, много вопросов, ответов нет. В тот день 118 РАП потерял целых 3 МБР-2, так что потенциальная жертва Хоффманна в наличии.

Из Рованиemi пришлось вылетать на бомбежку еще находящегося в руках наших Алакуртти и сопровождать финские самолеты. Кое-кому потом за это даже выдали финские награды! Кроме того, "мессеры" сбрасывали "грузовые бомбы" своим войскам и охотились за поездами на "Мурманской ж/д". Воздушных боев сначала не было вовсе.

1 сентября случились первые неприятности. Было потеряно сразу 4 машины, правда, не навсегда. Два самолета (№№ 3675 и 3142, оба "доры", больше про них ничего неизвестно) из-за нехватки горючего сели на вынужденные около Алакуртти. Повреждения у обеих – 20%. Еще две машины – "LN+KR" (№4113) и "LN+FR" (№4114) вследствие плохих метеоусловий заблудились и сели в Швеции: первая около Паяла, вторая в Тёрендё. Первую пилотировал унтер-офицер Райтц (самолет при приземлении на берегу реки скапотировал), а вторую – угадайте кто? Конечно же Брандис! Все четверо немцев вернулись назад, прибыв в Кеми уже 7 сентября. Их самолеты шведы подвергли тщательному изучению, но тоже отдали довольно быстро. FR вернулся 18 сентября, а KR – 20-го.

Пока командира не было, 6 сентября в эскадрилью прибыло пополнение. Все новоприбывшие заканчивали ту же школу в Нойбиберге, что и летчики, в начале года составившие Команду Къевик. Это были обер-лейтенант Шмидт, лейтенанты Райхель и Дан, фельдфебель Вайссенбергер и унтер-офицер Фидлер.

Примерно в то же время 1.(Z)/JG 77 отправилась назад, обратно на аэродром Киркенес – участвовать в новой битве, разгоравшейся на берегах Лицы.

Снова в Киркенесе

На Хебуктене 8 сентября 1941 г. базировались только "штуки", тяжелые истребители и дальние разведчики из 1.(F)/120 и 1.(F)/124. Истребители сидели в Петсамо, бомбардировщики – на Банаке и Кеми.

9 сентября вернувшиеся 110-е сделали первые три вылета на сопровождение Ju.87, бомбивших Мурманск. Советские истребители, пытавшиеся атаковать пикировщики, были отбиты – так утверждает Момбеек. Но не им единым живы! Вдруг оказывается, что в тот

день советские летчики все же смогли завалить сразу две штуки над Ура-губой. Оба экипажа пропали без следа.

10 сентября лейтенант Дитерихс заявил сбитый И-15 около Мурмашей. На самом деле, 1-я эскадрилья 147 ИАП потеряла в тот день один И-15бис, пилот П.И. Александров пропал. Других претендентов на эту победу нет. Наши в ответ тоже заявили сбитый Вф.110, но на самом деле все немцы остались целы.

11 сентября в разведывательном полете немцы впервые увидели большую группу "харрикейнов" – около 40 штук. На разведку летал обер-лейтенант Шмидт, который по возвращении доложил о бое с двумя советскими истребителями и сбитом И-153. Ему однако, эту победу вроде как не засчитали, хотя в общем списке подразделения она наличествует. С советской стороны была одна потерянная "чайка" из 1 эскадрильи 72-го полка. Командир звена ст. лейтенант С.И. Уваров погиб, сорвавшись в штопор после взлета с аэродрома Ваенга. Тут видимо просто совпадение.

К 15 сентября "домой" вернулся из шведского отпуска Брандис. В тот понедельник он вылетел для разведки линии фронта, увидел там И-16 и сбил его. С типом он на этот раз не ошибся: не повезло А.П. Озерову из 145 ИАП. С другой стороны, он смог сесть на брюхо на советской территории и остался в живых, что не так уж плохо.

В ответ в тот же день знаменитый Борис Сафонов завалил Вф.110С-4 (№2215), в котором находились лейтенант Хоффманн и ефрейтор Беем. Упал он в 5 км восточнее Зап. Лицы. Кроме того, в самолете находился военный репортер из воздушного округа "Норвегия", лейтенант Венк. Он тоже не выжил.

Брандис уже на второй день после своего возвращения в очередной раз нештатно вернулся на землю. Теперь он получил зенитное попадание в левый мотор и сел на живот на немецкой территории. Вф.110D-0, №3170, "LN+HR" восстановлению не подлежал, но летчики остались целы. Самолет, кстати, был взят напрокат у Мундинга.

28 сентября советским самолетам удалось удачно разбомбить мост через Петсамойоки, и никто, в том числе "церштёеры", в этом им помешать не смогли. Этот удар значительно усложнил снабжение немецких войск на фронте.

5 октября в Петсамо выпал первый снег.

12 октября лейтенант Кох аварийно посадил свой Вф.110С-4 "LN+IR", №3026, на аэродром Киркенес. Машина при этом была повреждена на 30%, причина поломки неясна. Никто при этом не пострадал.

24 октября на 1.(Z)/JG 77 после долгого затишья вдруг обрушился град побед. В полете на свободную охоту в районе Лицы в 12.30 Вф.110 наткнулись на группу И-16 и И-153. В бою немцы заявили целых 6 побед! Брандис себе записал по одному самолету каждого типа, еще один И-16 пошел на счет Коху. Лейтенант Райхель сбил своего первого противника – "ишачок". Также начали победные списки два других пилота, сбивших по "чайке": унтер-офицер Фидлер и фельдфебель Вайссенбергер. На самом же деле в том бою наши потеряли только два И-153 из 2-й эскадрильи 147-го ИАП, и один И-16 из 145-го ИАП. Погиб мл. лейтенант И.А. Кукуркин из 147-го ИАП.

25 октября эскадрилья снова действовала в районе Лицы и опять вела воздушный бой. Успех прошедшего дня повторен не был, хотя Брандис смог добыть для себя 13-ю победу, на сей раз "харрикейн". На самом деле, вероятно, это был МиГ-3 из 1-й эскадрильи 72 полка. Ст. лейтенант З.А. Сорокин разбил его при вынужденной посадке на озеро, а сам был ранен. 26 октября 1.(Z)/JG 77 сделала последний вылет для сопровождения "штук" на п-ов Рыбачий. День в Заполярье становился все короче и времени для нормальных полетов уже не хватало. Вследствие этого эскадрилья получила приказ в очередной раз перебазироваться. 30 октября она вернулась на Рованиеми. На Крайнем Севере из истребительной авиации осталась одна 14. /JG 77.

Конец 1941 года - снова Лапландия

С 10 ноября начались вылеты на Кандалакшском фронте. Основная работа теперь заключалась в бомбардировках и штурмовках. "Мессеры" либо охотились за поездами, либо

бомбили станции, либо штурмовали позиции советских войск, хотя изредка приходилось тряхнуть стариной и сопровождать "штуки". В качестве передовой базы для уменьшения подлетного времени использовался Алакуртти, но даже так за день удавалось сделать в основном только 1 вылет.

Плохая погода и темнота иногда на несколько дней приковывали самолеты к земле. После недельного периода активности в середине ноября последовала пауза до 29-го числа. В тот день как раз был случай, когда нужно было эскортировать пикировщиков. Впервые в этом районе в ноябре немцы встретились с воздушным противником, и Брандис тут же записал себе сбитый И-18. В тот день 145-й и 147-й полки потеряли по одному летчику, однако типы самолетов мне неизвестны. Батальонный комиссар, командир эскадрильи 145-го полка Г.Е. Колесников пропал в районе Чупа – Полярный Круг, а лейтенант П.А. Кайков якобы таранил в воздушном бою самолет противника, лоб в лоб. Если Колесников летал на МиГе, то он и стал жертвой Брандиса, однако 100% уверенности в этом нет. Других заявок тоже не видно.

На 1 декабря немцы имели в северной Финляндии следующие силы: в Рованиеми базировались 2 эскадрильи "штурмовиков" из IV./LG 1 и 1.(Z)/JG 77. В Алакуртти – половина 1./JG 77. В Кестеньге ("ледяное место", зимний временный ледовый аэродром) – вторая половина 1./JG 77 и третья эскадрилья IV./LG 1. В Кеми находились 1./KG 30, 1.(F)/124, 1./KG 26 и эскадрилья "тетушек Ю".

Две недели прошли, перемежаемые плохой погодой, в вылетах на сопровождение и штурмовках железки. 15 декабря пара самолетов должна была сопровождать два Ju.52 из Кемиярви в Кестеньгу. Первым стартовал Шмидт, как только улегся поднятый им снежный буран – следом в небо поднялся лейтенант Райхель. Ведущий самолет, выполняя разворот, потерял ведомого и полетел в Кемиярви. Прибыв туда, Шмидт обнаружил, что транспортники не готовы к старту, и сел, чтобы сберечь горючку. Райхеля не было. Позвонив на базу, ведущий узнал, что сразу после взлета его "роттенфлигер" сделал поворот и исчез за группой деревьев, откуда поднялся столб дыма. Шмидту пришлось лететь с транспортниками одному, там никаких событий не случилось. С Райхелем погиб ефрейтор Г. Бёмер. Это был третий полный экипаж, потерянный эскадрилей в 1941 г. Оба летчика прибыли на фронт только в сентябре. Самолет, ставший их могилой – Vf.110E-2, №2548, "LN+KR".

20 декабря впервые отличился экипаж унтер-офицера Гросса и ефрейтора Сардоника. Они за раз уничтожили сразу 3 паровоза! Вот бы проверить это, как сбитые самолеты, но где искать такие данные? Экипаж этот прибыл в 1.(Z)/JG 77 не новичками. Сначала, в августе 1941 г., они воевали под Ленинградом в ZG 26 и были раз сбиты И-16, причем Сардоника легко ранило в правую руку. Летали они и на Москву, прежде чем были отозваны для переобучения на ночных истребителей. Однако, в Ольборге обер-лейтенант Кирхмайер забрал их на Север. 13 ноября они прибыли в Рованиеми, а 29-го сделали первый боевой вылет.

22 декабря отлетелся Шмидт. Эскадрилья была послана штурмовать железную дорогу и войсковые колонны в районе Лоухи. Вылетев на Vf.110E-2, "LN+OR", обер-лейтенант при штурмовке станции Ковда получил попадание зенитным снарядом. Пилот был ранен в руку и горло, но кое-как смог дотянуть до Кестеньги. Шмидт попал в госпиталь и валялся там с раной 7 месяцев. За его самолетом прилетел Вайссенбергер.

Последним вылетом в 1941 г. стала свободная охота 27 декабря. Закончилась она безрезультатно.

1942 год

На 1 января в распоряжении Fliegerführer Nord (Ost) имелись совсем небольшие силы: 27 "штурмовиков" из IV./LG 1, 7 Ju.88 из 1./KG 30, 5 таких же самолетов в варианте разведчика из 1.(F)/124, 20 Bf 109 из 13./JG 77 и 12 "церштрёверов". Применялись они на тот момент почти исключительно на "кандалакшском" фронте.

Первый вылет 1.(Z)/JG 77 совершила на второй день нового года, против Княжьей губы в качестве штурмовиков. В таком качестве они и работали, иногда разнообразя деятельность сопровождением Ju.87.

12 января экипаж обер-фельдфебеля Мундинга, гнавший из Кенигсберга новую машину ("BA+CS") посадил ее на брюхо в гавани Ваазы. На удивление, повреждена она была очень мало и уже через два дня смогла продолжить полет.

18 января были одержаны первые в новом году победы: по одному истребителю в районе Лоухи заявили обер-лейтенант Францискет и унтер-офицер Райтц. С советской стороны известна только одна потеря - погиб ст. политрук С.П. Чатеев из 1-й эскадрильи 145 ИАП.

24 января пришел черед отличиться Вайссенбергеру. Над железной дорогой 1.(Z)/JG 77 схлестнулся с "харрикейнами" и "И-18", и Тео за 5 минут записал себе по одной штуке каждого типа. На удивление, оба худо-бедно подтверждаются нашей стороной. Потерян был ЛаГГ-3 из 145 ИАП и "Харрикейн" из 2-й эскадрильи 760 ИАП. Там правда между ними временной интервал гораздо больше 5 минут, но это может быть простой опiskeй в документах. Других претендентов нет - Эрлер имеет в тот день тоже две заявки, но они обе около Пумманок, очень далеко.

Еще 3 января генеральный штаб Люфтваффе приказал переименовать I./JG 77 и все подчиненные ей подразделения в I./JG 5. Из других подразделений формировались еще две группы. На самом же деле все было не так просто и сменой 77 на 5 в названиях дело не ограничилось. Этот вопрос стоит подробно рассматривать при описании истребительных эскадрилий. Касаемо "наших баранов", тяжелые истребители получили для себя обозначение 6.(Z)/JG 5. Теоретически это означало, что они будут подчиняться II./JG 5 майора Хеннинга Штрюмпелля, но фактически подразделение осталось самостоятельным. Командир не менялся - у руля был Брандис.

Он 1 февраля вернулся из отпуска домой, и так получилось, что отдых ему не пошел на благо. В первом же вылете Брандис, незнакомый толком с районом операций, заблудился и увел с собой значительную часть самолетов. Сам он был вынужден садиться около Оланге и разбил самолет в хлам. Много раз до того Брандиса подстерегали неудачи вроде этой, но всегда он выбирался целым. На сей раз удача его оставила: командир и лучший ас 6.(Z)/JG 5 погиб. Радист фельдфебель Баус получил ранения. Кроме командирской машины (Bf.110E-2, № 2546, "LN+AR"), вынужденные посадки совершили Францискет на машине с №2648 и лейтенант Кирхмайер на №3423. Из 4 человек только Кирхмайер был ранен - его самолет тоже был практически уничтожен (60%). Самолет Францискета, севший на Пья-озеро, получил только 10% повреждений. Все остальные самолеты сели в Кестенге.

Еще 6 дней после этой катастрофы плохая погода не давала немцам летать. И ближайший вылет - 8 февраля опять закончился плохо для одного самолета (экипаж неизвестен). Правда там, не дошло до смерти или увечий: самолет с заводским №3145 сел на вынужденную около Пори из-за нехватки бензина. Повреждения 10%.

23 февраля при охоте за паровозами в районе станции Полярный круг Францискет получил попадание от зенитки и сел на вынужденную. Ему тоже в пору было жаловаться на удачу - попал в беду второй раз за месяц, при минимуме вылетов! С другой стороны, опять остался жив-здоров. Его и радиста унтер-офицера Питакка вывезли на "шторьхе", а лежащий в снегу Bf.110E-2, №4501 коллеги уничтожили, потому что недалеко была линия фронта. 25 февраля при налете на Кандалакшу вместе с Ju.88, 6.(Z)/JG 5 поучаствовал в новом бою с советскими истребителями. Вайссенбергер заявил двух сбитых "харрикейнов", а лейтенант Криппаль - одного. Тем самым, Тео добрался до аса, у него было уже 5 сбитых. Реальность этих побед в данный момент проверить не получилось, может быть ответы есть в новой книге Рыбина, про советские "Харрикейны".

"Церштёреры" же в конце февраля стали по частям перелетать обратно в Киркенес, так как дни стали светлее и позволяли совершать вылеты далеко за полярным кругом.

Первая половина 1942 года - новая битва в воздухе

С очередным возвращением в Киркенес 6.(Z)/JG 5 начал новый этап противостояния с советскими ВВС, ставший в его истории как истребительной части, наверное, самым ярким. До конца сентября 1942 г. Bf.110 записали на свой счет больше сорока воздушных побед - это примерно треть общего числа, одержанных эскадрилей за весь срок своего существования.

26 февраля первые несколько машин перелетели из Рованиеми в Киркенес. Там летчики получили свои прежние квартиры около дороги на Нейден, на западной окраине летного поля. Уже через три часа после возвращения последовал первый вылет на Мурманск, для сопровождения Ju.88. Подобные задания выполнялись и в последующие дни, изредка перемежаемые бомбардировками и штурмовками наземных целей.

Только 11 марта произошел первый воздушный бой, когда шестерка "церштереров" проводила свободную охоту и штурмовала аэродром Мурмаши. По немецким данным, сражались они с 15-20 советскими истребителями разных типов, но на удивление, заявка последовала только одна - от унтер-офицера Фидлера, который якобы сбил МиГ. Победа эта стала для 6.(Z)/JG 5 сороковой по счету. С советской стороны есть подтверждение - ст. лейтенант А.В. Елисеев из 1-й эскадрильи 147 ИАП сел на вынужденную, причем сам не пострадал. Ошибка была только с типом самолета, потому что Елисеев летал на Р-40С.

С нашей стороны число "Me-110" было уменьшено на два. За единственную победу немцы заплатили довольно дорого, потому что потеряли целых три машины!

Bf.110E-2, №4502, "M8+ZE" с экипажем из унтер-офицеров Э. Гросса и Г. Сардоника в бою был сбит "киттихауками" и сел на вынужденную около Урд-озера (Кимлик-явр), в 40 км западнее Мурмашей. Оба летчика были ранены, но смогли покинуть место вынужденной посадки. Пережив ночь в снегу, при температуре -30/40 градусов, на следующий день они были спасены прилетевшим "шторьхом" (пилот - летчик из III./JG 5 Видовитц). Сардоник был ранен легко, так что после отдыха в санатории и отпуска в Германии в июне он вернулся обратно в свое подразделение и воевал там почти до самого конца войны. Гросс был ранен серьезнее - он обратно уже не вернулся. Из-за сильного обморожения врачам пришлось ампутировать летчику часть правой ноги, что не помешало вернуться в авиацию. Правда, на фронте он больше не летал, стал пилотом транспортного самолета и погиб в катастрофе на аэродроме Костелитц 3 июля 1944 г. Можно добавить, что "M8+ZE" нашли и продали в Англию, оттуда он ушел в Новую Зеландию. В 1997 г. его вместе с бывшим "LN+NR" прикупил Немецкий технический музей в Берлине. Обе машины использовали для реставрации другого Bf.110.

Еще одним пострадавшим стал самолет победителя - Фидлера. Bf.110E-2, №2651, "LN+GR". Его пилот смог дотянуть и кое-как посадить на родной аэродром. Однако, с повреждениями в 90% он уже ни на что не годился и был списан. Фидлер вместе со стрелком унтер-офицером В. Брюггентисом были до 12 апреля прикованы к земле из-за отсутствия машины на замену погибшей. Третья машина - Bf.110E-2, №4500 - тоже была сильно повреждена в бою и аварийно села в Киркенесе. Она тоже больше в воздух не поднималась (повреждения 70%). Ее экипаж неизвестен.

16 марта эскадрилью ждали новые преобразования, на сей раз не столь глобальные. В номере ее шестерку поменяли на десятку: теперь подразделение стало называться 10.(Z)/JG5.

24 марта тяжелые истребители два раза прикрывали "штуки" во время их налета на Мурманск. Городу были нанесены некоторые повреждения. Здесь есть некоторые противоречия в описаниях. Первый вылет Момбек записывает на утро и перечисляет: 5 Bf.110, 3 Bf.109. В советской "Хронике" точно такое число самолетов совершало налет на гавань в то же самое время, только двухмоторные самолеты опознаны как "Ю-88". Есть вероятность, что на самом деле это были все же Bf.110, которые в тот раз несли бомбы, а никаких "штук" не было. В таком случае на счет тяжелых истребителей можно записать попадание бомбы в английский пароход LANCASTER CASTLE, на котором была повреждена машина. 8 человек было убито, 4 ранено. Соппротивление оказывали только зенитки, т.к. ВВС СФ получили оповещение всего за 4 минуты до налета. Зенитки

претендовали на сбитый "юнкерс", якобы видели двух выпрыгнувших на парашютах летчиков - но у немцев потерь не было.

В вечернем налете, несмотря на то, что советские истребители взлетели своевременно, налета и повреждений они предотвратить не смогли. В порту утонул отопитель (бывший траулер, по другим данным, потоплен только 15.10.42), убито было 27 человек (в том числе 8 англичан), ранено еще 36. Истребители заявили 4 Ю-87 и 1 Ме-110, 2 летчика попали в плен. Несомненно, это фельдфебель К. Эрлих и обер-ефрейтор К. Бажински с Ju 87 R-4 №6277, "L1+BU" из I./St.G. 5 - единственный потерянный в тот день немецкий самолет. Наши потеряли один "харрикейн", но летчики из 10.(Z)/JG 5 на него не претендуют - это дело рук "ягеров", а именно лейтенанта Дана из 5./JG 5.

В первый день апреля в подразделение прибыл летчик, ставший потом одним из самых лучших асов - обер-фельдфебель Р. Курпирс. Он только что закончил школу тяжелых истребителей в Меммингене.

8 апреля Bf.110 сделали пару групповых вылетов для сопровождения бомбардировщиков. В последнее время они частенько перелетали в Петсамо, заправлялись и взлетали собственно для сопровождения уже оттуда (вечером возвращаясь обратно в Киркенес). У рассматриваемый день во время второго вылета произошел воздушный бой, в котором Вайссенбергер заявил себе шестую победу - МиГ. Эта схватка с нашей стороны велась истребителями 14-й армии, которые якобы сбили 5 самолетов противника. Потеря на самом деле имела место, погиб капитан А.П. Поздняков из 20 ГИАП на Р-40Е. Однако, нельзя присудить его Вайссенбергеру на 100%, потому как победу заявил также обер-фельдфебель Пфёнгер из 6./JG 5. В пользу аса на тяжелом истребителе говорит то, что место его заявки совпадает с местом гибели Позднякова, тогда как ягер якобы сбил свою жертву над Мотовским заливом. В пассиве у немцев была потеря Bf.110E-1, №4114, "LN+FR". Есть вероятность, что потерял он при таране ст. лейтенанта А.С. Хлобыстова из 2-й эскадрильи 20 ГИАП, причем наш летчик остался цел и вроде даже смог сесть обратно на свой аэродром. Вражеский пилот (это был лейтенант К. Кох) вместе с неизвестным стрелком смогли протянуть довольно далеко и упали юго-восточнее аэродрома Петсамо. На следующий день их нашли в 5 км от упавшего самолета (он был признан полностью потерянным, так как буквально разломился пополам).

Не заметив потери бойца, эскадрилья продолжала боевую деятельность. 12 апреля вылет прошел необычно рано, в 6 утра, еще в темноте. Снова сопровождение "штук" и новый бой с советскими истребителями, в котором Вайссенбергер заявил очередного сбитого - ЛаГГ. Фактически это был "харрикейн" из 2-й эскадрильи 2 ГСАП. В этом бою со стороны немцев участвовали по 4 легких и тяжелых истребителя, с нашей - 12 "харрикейнов". Кроме того, который стал жертвой Вайссенбергера, еще один не вернулся домой. Его, как не удивительно, сбил Пфёнгер - как будто он взял себе моду передразнивать товарища. Правда на этот раз обе потери подтверждены: погибли мл. лейтенант Федоров и капитан Морозов. Наши заявили 2 Ме-110 и 1 Ме-109 сбитыми, 3 Ме-109 поврежденными. На самом деле у немцев потерь не было. Пока истребители бились друг с другом, бомбардировщики разрушили в Мурманске 100 м причала №2, повредили буксир и убили одного рабочего.

15 апреля в первом вылете на сопровождение Ju.88 10.(Z)/JG 5 вместе с "ягерами" вела бой с группой советских истребителей - 12 штук, по немецким данным. Вайссенбергер снова не ушел домой просто так. Теперь у него на счету появился "И-180". Момбеек считает, что это И-16 из 2-й эскадрильи 78 ИАП, поврежденный около Мурманска в подходящее время. Мне точные обстоятельства неизвестны, может "ишак" сел на вынужденную и тогда его можно считать победой неугомонного фельдфебеля, или же советский истребитель смог сесть на свой аэродром более-менее нормально, и тогда победа Вайссенбергера дутая? В любом случае, лейтенант Ю. Плотников остался жив-здоров. Снова, пока истребители дрались друг с другом, бомбардировщики разгрузились над портом и еще три раза поразили несчастливый LANCASTER CASTLE: после этого судно село на грунт, то есть фактически было потоплено. Еще во время той бомбежки сгорела столовка Судоверфи. К счастью, в тот день совсем не было человеческих жертв.

В этот раз Тео решил не ограничиваться, как в другие апрельские дни, одной заявкой. Во время второй вылазки в составе 6 Bf.110 с прежним заданием, в бою с 50 советскими

самолетами он сбил сначала "И-180" (на самом деле - МиГ-3 из 2-й эскадрильи 2 ГСАП, ст. лейтенант Д.Г. Соколов остался цел), а потом "харрикейн" (из 1-й эскадрильи 78 ИАП, пилот снова уцелел). Ради разнообразия в этот день победа досталась и хоть какому-то другому пилоту 10.(Z)/JG 5. Счастливым стал лейтенант Маул, прибывший на север только в начале апреля. Это был его первый боевой вылет, а жертвой стал, вероятно, "харрикейн" ст. политрука Н.М. Чагина из 769 ИАП ПВО. И снова, удачно для наших, пилот был невредим. На земле, напротив, все было плохо. Бомбардировщики в очередной раз прорвались к своим целям, разбомбив 3 ж/д пути, автокран и склад. Одна полутонная бомба упала прямо в бомбоубежище. Хотя она не взорвалась, бомбоубежище обвалилось и под завалами были погребены 21 человек. Еще 8 получили ранения. Потери немцев в тот день ограничились одним Bf.109E-7, после боя разбившимся на посадке в Петсамо. Тут тоже, пилот не был даже ранен!

После такого напряженного дня немцы взяли передышку - ничего знаменательного не случилось до 22 апреля, когда неизвестный пилот, возвращаясь из разведывательного полета, при посадке разбил машину (Bf.110E-2, №2545) на 40%. Боев в тот день не было, скорее всего, на самолете лопнула шина.

23 апреля в новом вылете на сопровождение "штук" ранним утром состоялся очередной бой с многочисленными советскими истребителями. В "Хронике" нет никакого упоминания, чтобы кто-то вообще пытался отразить этот утренний налет истребителями. В результате, немцы утопили плавучий кран на 45 т и буксир СТРОИТЕЛЬ, сожгли только что выгруженный танк, разрушили причалы и ранили трех рабочих. С кем велся бой, неясно. Момбеек уверяет, что это могли быть СБ из 137 БАП, причем один из них отправляет на счет кого-то из двух давших заявки немцев. Мне такое представляется сомнительным, скорее всего, сражались немцы с летчиками армейской авиации и сбить никого не смогли.

25 апреля наши летчики наконец рассчитались с Вайссенбергером, хотя расплата была не окончательной. Тео со стрелком Пфайффером взлетел по тревоге. Ведомым у него был фельдфебель Фидлер. Целью для них был приближавшийся отряд из дюжины Пе-2. В бою Вайссенбергер, как всегда, не обделил себя заявками на победы - только на сей раз оба "сбитых" Пе-2 на самом деле оказались липовыми. Зато стрелки 608-го БАП как следует попали по Bf.110 и его пришлось сажать вблизи от Сальмиярви. Bf.110E-2, №3769, "LN+BR" смог нормально сесть на замерзшее озеро, однако машина горела. Вскоре после того, как летчики покинули его, самолет взлетел на воздух. За "погорельцами" прилетел обер-лейтенант Видовитц из III./JG 5 на "шторьхе".

29 апреля досталось уже двум "мессерам". Ранним утром над бухтой Лица, над занятым 12-й БМП плацдармом, эскадрилья схватилась в бою с вражескими истребителями и, не заявив ни одной победы, потеряла машины с заводскими номерами 3528 и 2547 ("LN+MR"). Первую, как пишет Момбеек, сбил ст. лейтенант Кузенков из 2 ГСАП, про вторую не уточняет. Кроме того, машина с номером 3528 - старушка модели С-2 - ранее уже была повреждена 15 февраля 1941 г. на аэродроме Сола при столкновении с препятствием (правда тогда модель записана почему-то как С-4). Те повреждения были устранены, после новых (50%) самолет ветеран был признан негодным для применения на фронте. Второй истребитель (относительно новый Е-2) тоже уже никогда не поднялся в воздух - у него признали повреждения 60%. Еще можно упомянуть, что оба разбились при посадке на аэродром Петсамо.

После этого "церштереры" надолго забыли о потерях - быть может потому, что почти не участвовали в воздушных боях, хотя регулярно, пусть и не каждый день, летали на сопровождение бомбардировщиков и даже штурмовку. Только 10 мая бои все же состоялись, но там потерь немцы не имели, а сами при этом сделали наибольшее число заявок в своей истории. Сначала, во время сопровождения "штук" на Лицу, с последующей штурмовкой наземных целей, 7 Bf.110 столкнулись с большим отрядом Мигов и "харрикейнов" (они его оценили в 25 штук). Победы достались обер-лейтенанту Шлоссштайну, обер-фельдфебелю Мундингу и унтер-офицеру (хотя еще месяц назад он был фельдфебель - где правда, неясно!) Фидлеру. Все посчитали, что сбили по машине английского производства. На самом деле, с нашей стороны сражались 23 "харрикейна", из которых 3 было сбито, а еще два село на вынужденные. Однако в том бою участвовали также и одномоторные "мессеры", про заявки

которых в тот день ничего точно неизвестно. В общем все немцы претендовали за день на 27 сбитых! Из них только два случая относятся к вечеру, время других покрыто мраком тайны. С таких позиций, вероятность того, что Bf.110 одержали реальные победы, довольно невелика.

Во втором вылете немцы вступили в бой с 5 бомбардировщиками и их охранением из 15-20 истребителей. Летчики 10.(Z)/JG 5 заявили тогда сразу 13 побед! Правда, одну, у Шлосштайна, не засчитали свои. Остальные (все - "харрикейны" и МиГ-3) пошли на счет Вайссенбергера (2+3), лейтенанта Маула ("харрикейн"), обер-фельдфебеля Курпирса (1+1), обер-фельдфебеля Мундинга (1+1) и унтер-офицера Фидлера (2 "харрикейна"). Тогда в небе бушевало настоящее воздушное сражение, поэтому я не в состоянии определить даже шансы на победу всех этих летчиков. Известно, что за день было потеряно либо 9 (Рыбин), либо 11 (Момбеек) советских "харрикейнов". В таком случае выходит, что завышение составило 1 к 3. Наши, кстати, тоже не поскупились, заявив 8 сбитых + 1 от огня зениток. В реальности немцы потеряли один Bf.109 и один Ju.88.



Курпирс (справа) со своим стрелком в мае 1942

12 мая активность в воздухе была практически прежней, но до недавнего триумфа "церштёрамам" было далеко. Во время первого вылета на сопровождение бомбардировщиков (в тот день эвакуировали 12-ю БМП) Вайссенбергер заявил очередную победу, над МиГ-3. В том бою с врагом сражались в общей сложности 24 "харрикейна", 6 И-16 и 1 МиГ-3. 2 "англичанина" были повреждены и сели на вынужденные, еще 2 были сбиты. Интересно, что в претенденты можно записать еще только Карганико, командира знаменитой 6./JG 5, да и то, не наверняка - у пары его заявок нет времени. Так что эту победу Тео честно добыл, хотя и спутал тип самолета. Остальные 3 вылета на сопровождение бомбовозов в тот день прошли без столкновения с противником.

15 мая, во время третьего за тот день вылета на сопровождение "штук", Вайссенбергер записал себе двадцатый "абшусс", "харрикейн". Дело было около Мурманска, и Момбеек записывает в жертвы мл. лейтенанта П.И. Плеханова из 767 ИАП, который благополучно выпрыгнул с парашютом. Однако, тут проблема в том, что одновременно 8 заявок на победы в том же месте и в то же время сделали "ягеры", а еще у двух заявок нет времени, но подходит место. В "Хронике" есть только один сбитый флотский "харрикейн" (у Рыбина его нет, вероятно этот самолет 2 ГСАП у него записан на 14-е). В результате, 2 к 11, и вероятность победы Вайссенбергера весьма мала.

17 мая, во время задания по сопровождению "штук" на Мурманск, экипажу Фидлера пришлось прервать полет из-за неполадок с мотором. Назад они долететь смогли, но при посадке разбили машину в хлам (100% повреждений). Каким-то чудом при этом оба летчика остались невредимы. Очередной Е-2 (№4557, "LN+FR") был навсегда вычеркнут из списков подразделения. Фидлеру и его стрелку, Брюггентису, пришлось дожидаться нового самолета до середины июня.

На следующий день горечь потери сменилась радостью победы - ее одержал, якобы, обер-лейтенант Кирхмайер. Момбеек пишет о том, что это был самолет Р-40 из 20 ГИАП, пилот ст. политрук А.И. Селезнев (погиб). В реальности данной победы есть некоторые сомнения, потому что в том бою, при сопровождении Ju.88 "ягеры" из 6-й и 7-й эскадрилий тоже называли 11 сбитых. При этом, реальные потери составляли 2 "харрикейна" и один, тот самый Р-40, сбитыми и еще 2 Р-40, севшими на вынужденные посадки. В пользу Кирхмайера говорит только то, что он единственный выставил в заявке правильный тип самолета.

25 мая один новенький Bf.110F-2, №4567, был поврежден при посадке на аэродром Рованиemi. Степень повреждений неизвестна, как он оказался на юге - тоже. Можно предположить, что его перегоняли в район боевых действий. Позже он не попадает.

26 мая при сопровождении "штук" на Мурманск снова прошел большой бой с участием разных типов самолетов. В нем Фидлер и стрелок другого самолета, унтер-офицер Кемнитцер, заявили по одному сбитому "харрикейну". Событие весьма интересное, так как чуть раньше Момбеек написал, что Фидлер якобы не мог летать аж до середины июня! По поводу заявок у него тоже идет серьезное расхождение с самим собой. Написано, что в том бою 767 и 769 ИАП потеряли 6 английских машин, но во втором томе, при описании того же события, советские потери даются уже по другому. Теперь только 769 ИАП потерял 3 "хура", и еще одного - 197 ИАП, а еще один "харрикейн" был тяжело поврежден. В том же бою 3 самолета заявил себе Мюллер, так что в любом случае, на сей раз заявки немцев весьма близки к суровой правде жизни. В том же бою самолет лейтенанта Маула (Bf.110F-2/trop, "LN+GR") получил 4 попадания в левый мотор, но смог благополучно вернуться и сесть.

После этого 10.(Z)/JG 5 надолго забыла как о победах, так и о потерях - при том, что на различные задания (в основном, сопровождение бомбардировщиков) вылетала каждый день. До середины июня было только одно исключение - в первый день лета Вайссенбергер в бою с "киттихоками" при очередном налете на Мурманск смог заявить один. Возможно, это Р-40Е капитана Л.И. Павлова из 2-й эскадрильи 19 ГИАП, погибшего в районе Урд-озера. При советских потерях в 2 самолета, у врага 4 заявки, вместе с Тео. Однако Карганико, одержавший две победы, одну записал как сбитый И-16, что резко понижает его шансы на реальность данной заявки. Бомбардировщики в тот раз смогли попасть бомбой в британский пароход EMPIRE STARLET и утопить его. Наши в ответ заявили 3 Me.109 и кучу сбитых бомбардировщиков, но у немцев была только одна потерянная "штука".

С 3-го числа эскадрилья отдыхала после месяца непрерывных боевых действий и следующий вылет на сопровождение "штук" состоялся только 13 июня. После этого сражения продолжились с прежней интенсивностью. Уже на следующий день был поврежден очередной Bf.110E-2 с заводским №2544 - при посадке он потерпел аварию из-за вышедшего из строя шасси. Степень повреждения составила 40%. Претендентов на этот "мессер" с нашей стороны нет, так как оба воздушных боя над Мурманском советской стороной сочтены безрезультатными.

На 15 июня немцы запланировали массированный налет. Следует учитывать, что массированность по северным меркам была далека в абсолютных цифрах от того, что концентрировал противник на других театрах. В этот конкретный раз число задействованных самолетов составило всего лишь 74, причем только 32 из них были ударными. 12 Bf.110 участвовали в первом вылете на Мурманск и Мурмаши вместе с 18 "штуками" и 14 Ju.88 - все вместе они стартовали с Киркенеса. Кроме того, вся эта группа прикрывалась тремя десятками Bf.109 из II./JG 5, которые взлетели с Петсамо на полчаса позже.

Этот могучий удар был полностью отражен советскими истребителями, которые смогли связать врага на подлете и не допустить бомбежки. Свой смертоносный груз "юнкерсы" сбросили в районе Колы и Мурмашей, но аэродром не пострадал. Немецкие пилоты-истребители вроде как заявили в том бою 6 побед (хотя известны только две заявки), одну победу заявил также обер-фельдфебель Курпирс. В число потерь советских истребителей в тот день вошли 2 Р-40, 2 "харрикейна" и 1 Р-39, еще 2 Р-40 были повреждены. Судя по всему, все эти самолеты принадлежали ВВС 14-й армии. Капитан И.В. Бочков из 19 ГИАП выпрыгнул с парашютом после того, как сбил 3 Ю-88 и 2 Me-110.

Конечно же, по мнению Момбеека, сбил его скорее всего Курпирс. Вообще говоря, если считать с натяжкой, то есть вместе с поврежденными, немцы вроде как и не соврали почти, чего не скажешь о наших. Бочков был не одинок в своих оптимистических заявках - всего советские истребители якобы сбили целых 9 Ю-88! На самом же деле, на землю упал только один такой самолет, еще два были повреждены но благополучно вернулись с 10 и 20% повреждений. Одна победа Бочкова точно имеет под собой веские основания, потому что Bf.110F-2 с №4564 при посадке на Киркенес разбился и имел 35% повреждений. Кто "рулил" этим самолетом, неизвестно.

18 июня эскадрилья впервые с февраля, после гибели командира, безвозвратно потеряла летчиков. При сопровождении "штук" на Мурманск в 30 км западнее цели отряд попал под сильный зенитный огонь. Прямым попаданием был сбит и рухнул вниз, не издав ни звука по радио, Bf.110E-2 №3759, "LN+LR". Лейтенант Х. Криппаль и обер-фельдфебель Э. Кулик с тех пор считаются пропавшими. Возможно, на самом деле они были сбиты "аэрокобрами" из 19 ГИАП.

22 июня, в годовщину начала войны, на аэродроме Киркенес в результате несчастного случая погиб ефрейтор А. Мейер из 10.(Z)/JG 5, но подробности этого неизвестны. 24 июня эскадрилья занималась привычным делом. После сопровождения "штук" в первом вылете "церштёры" занялись свободной охотой около Мурмашей и сцепились там с несколькими "харрикейнами". Обер-лейтенант Францискет и унтер-офицер Фидлер записали себе по одному. Курпирс в этом вылете возил с собой корреспондента роты пропаганды Лео Виннерса - такие случаи на севере не были редкостью. По воспоминаниям стрелков, присутствие третьего человека в кабине доставляло им немалые неудобства и даже мешало вести стрельбу из пулемета. Во втором вылете за день Фидлер снова заявил сбитый, на сей раз Р-39. Мундинг тоже доложил о сбитом, но его не засчитали даже сами немцы. Про подтверждения либо отрицание побед за этот день мне ничего неизвестно. Из флотской авиации за день только один Р-40 был подбит и сел горящим на аэродром. Авторство Фидлера в этом сомнительно, 4 заявки от "ягеров" тоже претендуют на этот один, фактически поврежденный самолет.

Также в этот день вернулся обратно раненый 22 декабря обер-лейтенант Х.-Х. Шмидт.

25 июня Курпирс снова повез с собой корреспондента, который засвидетельствовал его четвертую воздушную победу - "харрикейн" сержанта Ивина из 197 ИАП (пилот ранен). Других претендентов на эту победу нет.

Надо заметить, что почти каждый день один самолет прерывал выполнение задание из-за технической неисправности. Чаще всего, каждый раз это был другой самолет, но иногда напасть случалась подряд два дня с одной и той же машиной. В 1941 г. таких случаев не наблюдалось. Что было тому виной - плохое снабжение запчастями, ухудшившаяся квалификация техников или падение качества сборки немецких самолетов, непонятно.

28 июня эскадрилья опять заявила большое количество побед, хотя до уровня 10 мая было очень далеко. Теперь на счета пилотов пошло 5 сбитых после встречи с большим отрядом советских самолетов во время свободной охоты в районе Мурмашей. Францискет, Мундинг и лейтенант Цигенхаген заказали себе по "харрикейну", Курпирс - Р-40, а Мундинг еще и "кобру". На самом же деле в том бою был сбит только один "харрикейн" сержанта И.С. Загородникова, выпрыгнувшего с парашютом. Возможно, Мундинг сбил капитана Кутахова из 1-й эскадрильи 19 ГИАП, который тоже выпрыгнул с парашютом. Ответным огнем "кобр" и "киттихоков" 19 ГИАП был поврежден Bf.110F-2, №4580, который потом разбился при посадке на Киркенес. Повреждения составили 40%, экипаж неизвестен.

30 июня эскадрилью постигло очередное, последнее в рамках JG 5 переименование. Теперь им выдали "счастливый" номер - 13. Причиной стало то, что в эскадре организовали четвертую группу и номера 10-12 теперь были заняты. Командиром оставался обер-лейтенант Шлосштайн.

6 июля Bf.110 впервые вылетели в сторону моря, чтобы сопровождать там корабли. Позже задачи такого рода станут у них одними из основных, пока это была экзотика. Тем более, что прикрывались в тот раз две подводные лодки, идущие в Киркенес - U.334 и 456. Обе они охотились на печально известный конвой PQ-17, причем первую ошибочно атаковал

Ju.88 и повредил. Вторая лодка ее сопровождала. Четверка "мессеров", сменяя друг друга, сопровождали их с 16.45 до 22.45.

8 июля после эскортирования "штук" на Мурмаши тяжелые истребители провели свободную охоту в том же районе, и унтер-офицер Р. Бикле сбил "харрикейн" сержанта Л.И. Майорова из 2-й эскадрильи 78 ИАП. В том же бою один Bf.110E-2 (№3973, экипаж неизвестен) в бою получил тяжелые повреждения и разбился при посадке в Киркенесе. Имея 60% ущерба, он в боях больше не участвовал, хотя люди при этом не пострадали.

9 июля тройка "церштереров" сопровождала 14 Ju.88 в налете на аэродром Варламово-1 (Ваенга-1). Этот налет в отличие от большинства других противнику удался: не встретив противодействия, бомберы уничтожили на земле 3 ДБ-3Ф, повредили 4 Р-40, 1 МиГ-3 и 1 Пе-2. Три человека были ранены. Правда, зенитки все же смогли повредить шасси одному Bf.110E-2 с номером 2648. Самолет сел на родной аэродром и получил степень повреждения в 40%, то есть весьма серьезную. Экипаж здесь снова неизвестен.

В последующие дни 13.(Z)/JG 5 все также летала на сопровождение бомбовозов, однако в боях не участвовала и потерь не несла. На 15 июля в подразделении числилось около 18 экипажей, из них 10 возглавляли офицеры. Самолетный парк составлял 16 машин. Примерно в то же время прибыло новое пополнение, в том числе один довольно колоритный персонаж по фамилии Шваб и по кличке "Огр". В дальнейшем он будет часто мелькать в отчетах о потерях, подхватив знамя короля аварий, оброненное в феврале Брандисом. По воспоминаниям одного из новичков, прибывших вместе со Швабом - стрелка Шрёдтера - из семи экипажей, пополнивших 13.(Z)/JG 5 в июле, только он и его пилот, Кайлиг, смогли пережить войну. Десять человек погибли уже в 1942/43 году, а "Огр" вместе со своим стрелком - в 1944 г., когда служил на Me.210.

18 июля экипаж обер-фельдфебеля Мундинга совершил полторатысячный вылет эскадрильи. Как гласила статистика, за этот период одержано 82 победы (+2 не засчитанные), 20 вражеских самолетов было уничтожено на земле. Кроме того, летчики 13.(Z)/JG 5 отчитались о 43 уничтоженных паровозах, 396 ж/д вагонах, 8 позициях зениток, 34 радиостанциях, 126 грузовиках и других автомобилей. Повреждено было 7 судов. В минусе имелось 11 погибших или пропавших членов экипажей и 3 раненых. Материальная часть лишилась 25 самолетов, 17 были повреждены.

В дальнейшем до конца июля продолжались боевые вылеты, не принесшие никаких примечательных событий. Накал битвы в воздухе явно спал. Можно отметить, ради разнообразия, сопровождение 22 июля Do.24, на котором совершал вояж рейхскомиссар Норвегии Тербовен.



Вторая половина 1942 года

Август начался для 13.(Z)/JG 5 с выполнения необычной задачи: 3-го числа сначала пара, а потом звено "мессеров" атаковали партизанский лагерь в Согельски. Неясно, что имели в виду немцы под этим названием, известно только, что место располагалось севернее населенного пункта Лутто. Ту же задачу еще раз выполнили через день, в перерыве между двумя вылетами на сопровождение "штук". При этом самолет Шмидта, получившего к тому времени звание гауптмана, получил попадание в правый мотор из тяжелого пулемета. Бывший вместе с летчиками в кабине зондерфюрер Штендер из роты пропаганды получил незабываемые впечатления. Интересно, что в списке потерь это повреждение никак не отражено.

Вылет против партизан был сделан еще раз, 6 августа, а 8-го эскадрилья выделяла самолеты для прикрытия конвоя между Вардё и м. Нордкин. В будущем такие задачи она будет выполнять все чаще.

10 августа шестерка Bf.110 участвовала в налете на аэродромы СФ, атаковав Варламово II (Ваенгу). Сброшено было 12 250-кг бомб, немцы доложили обширные повреждения построек на аэродроме. С советской стороны этого оптимизма не разделяли - бомб увидели только 6, традиционно занизив их калибр до 100 кг. Хотя материальная часть не пострадала, 2 бойца лишились жизней, еще 3 было ранено. Зенитки подбили самолет командира эскадрильи, Шлосштайна, которому пришлось садиться на вынужденную в 20 км юго-восточнее Петсамо, в тундре. Bf.110F-2, зав. №5019, при этом был совершенно разбит, но экипаж не пострадал. Через некоторое время за ними прилетел лично командир JG 5, оберст-лейтенант Хандрик.

11 августа самолеты эскадрильи охраняли перелет из Наутси "тетушки Ю", на борту которой находились генерал Дитль и финский военный министр.

13 августа, при сопровождении Ju.88 для атаки Ваенги, самолеты 13.(Z)/JG 5 участвовали в бою с советскими истребителями. Для немцев он окончился довольно удачно, так как семерке бомбардировщиков удалось сжечь на Ваенге 3 Пе-2 и 1 ДБ-3Ф, а также бензозаправщик. Был тяжело ранен 1 офицер и легко - рядовой боец. Уже после налета "церштереры" схлестнулись с советскими истребителями и стрелок одного из Bf.110 якобы сбил один, однако эта победа стоит под большим сомнением. Потери 19 ГИАП, вылавшего в бой 8 Р-40, мне неизвестны, а 255 и 27 ИАП потеряли по одному самолету, но на них полно претендентов среди "ягеров" - 9 заявок за день. Точно можно сказать, что в ответ тот самый самолет с "удачливым" стрелком сам был сбит. Сидевший за штурвалом лейтенант фон Рабенау, видимо, был убит, потому что из падавшего Bf.110F-2, №4547, тактическое обозначение LN+MR, выпрыгнули только радист унтер-офицер Шрёдер и очередной "пропагандист", зондерфюрер Кунке. Вечером на поиски сбитого вылетели Вайссенбергер и Шмидт, которые нашли все еще дымящиеся останки сбитого самолета у южного берега Урд-озера. Покружив, в километре от него обнаружился Кунке; ему сбросили аварийный комплект и запас еды. Остальных не нашли.

На следующий день те же пилоты сбросили пропагандисту еще один аварийный комплект и записку, назначавшую randevu со спасательным самолетом у южного конца Урд-озера. Следующий вылет был на сопровождение Ar.199 из 10-й спасательной эскадрильи, в котором летел радист Шмидта, ефрейтор Брендл - он служил проводником незнакомому с тундрой пилоту. Вовремя прибыв на место встречи, спасатели не обнаружили там Кунке. Шмидт покружил рядом и нашел его на восточном берегу другого озера - неопытный зондерфюрер все перепутал.



Арадо на озере, с которого он уже не взлетит

"Арадо" сел, погрузил Кунке с помощью резиновой лодки и уже начал взлетать, когда в воздухе появились два МиГ-3, успевшие прострелить гидросамолету поплавки, прежде чем "мессеры" отогнали противника. Вайссенбергер при этом записал себе одного сбитым, а Шмидт тоже якобы попал, но падения МиГа не видел, поэтому ему победу не засчитали. Мне реальный успех немцев в этом бою неизвестен, как и кто вообще так удачно подгадал. На берегу озера теперь оказалось четыре неудачника. Как самый знающий, Брендл повел маленький отряд к своим. Сдаваться немцы не собирались и тащили всю дорогу пулемет MG 15 с двумя барабанами патронов. К счастью для летчиков, применять его им не пришлось и они благополучно добрались до своих. Шрётер тоже смог выбраться, причем на своих двоих за четыре дня добрался прямо до аэродрома Петсамо, где обессиленный упал в руки солдат, ловивших рыбу в ручье. После излечения в госпитале своих стертых в кровь ног, Шрёдер не вернулся назад в 13.(Z)/JG 5, а попал служить в более теплые края - V./KG 40 во Франции. Там он смог пережить войну.

14 августа при неизвестных обстоятельствах был поврежден Bf.110D-3, №3666. Повреждения небольшие, всего 10%, но ситуация странная, учитывая, что вроде как к тому времени в эскадрилье даже модификация "Е" была представлена всего одним самолетом, а остальные уже все были "фридрихи"...

21 августа эскадрилья летала бомбить Мурманши силами 11 Bf.110. По немецким данным, самолеты успешно отбомбились и только на отходе были атакованы советскими истребителями. "Хроника" пишет, что попытка врага была неудачной, но признает, что наши истребители вступили в бой уже на отходе противника. Непонятно, что же мешало им бомбить? В любом случае, ни о каких повреждениях на аэродроме не сообщается. 8 Bf.109 из 6./JG 5 смогли отсечь оппонентов от уходящих "церштереров", что позволило им всем благополучно вернуться домой. "Ягерам" посчастливилось меньше - они потеряли своего командира, обер-лейтенанта Хартвайна.

На следующий день в аналогичном вылете девятки Bf.110, снова совершенно неудачном по мнению советской стороны, Шмидт совершил свой последний, 52-й боевой вылет на тяжелом "мессере". После этого он перевелся на Bf.109. После переучивания в Тронхейме, в середине октября он вернулся на фронт и летал в 7./JG 5. 11.1.44 советские зенитки сбили его в одиночном полете над Рыбачьем, после чего гауптманн попал в плен.

28 августа Bf.110F-2 №4554 был поврежден на 25% на аэродроме Киркенес, обстоятельства вновь неизвестны. Советская сторона на сбитые не претендует, да и погода была плохая, летали в тот день очень мало.

2 сентября 13.(Z)/JG 5 летала бомбить советские аэродромы целых два раза: первый вылет, рано утром, прошел без особенностей - 10 самолетов сбросили на цель по 2 250-кг бомбы. Те же десять машин, сбросивших на цели 19 бомб после обеда, уже не ушли безнаказанно. Два самолета вернулись на базу на одном моторе каждая: Вайссенбергер смог посадить "LN+PR" без особых проблем, а вот экипажу обер-фельдфебель К. Френцель/унтер-офицер П. Хемменштедт не повезло. Они на своем Bf.110F-2, №4560, код "LN+NR" не дотянули до Киркенеса всего 1 км, рухнули на землю, взорвались и оба погибли.

Через день был потерян еще один молодой экипаж, причем в небоевых условиях. Унтер-офицер Б. Ассмус и ефрейтор Э. Хертель перегоняли новый "фридрих" из Пори в Киркенес. В 16.30 они сделали промежуточную посадку в Кеми, после чего в последний раз их видели в 17.30 в районе Соданкьяла. Bf.110F-2, №5048, код "TI+LA" (заводское обозначение подчеркивает, что самолет был новенький!) пропал, с тех пор о нем и экипаже ничего неизвестно.

6 сентября "церштёеры" прикрывали конвой, а 8-го вновь летали бомбить противника. На сей раз целью были гавань Мурманска и сам город, так что в нагрузке 11 Bf.110 кроме одной SC 500 и 15 SD 250 имелось еще 6 зажигалок. После сброса бомб (военные цели не пострадали, но в городе были повреждены электросеть, водопровод и разрушены 3 дома) последовал бой с советскими истребителями, в котором "LN+BR" с Келлигом за штурвалом получил попадание, но это не помешало ему благополучно вернуться. В списках поврежденных этот самолет не учтен. Вайссенбергер успел при возвращении сбить Як-1. Обстоятельства этого неизвестны, есть в тот день один сбитый ЛаГГ из 255 ИАП, но у ягеров десять заявок и они явно больше подходят к реальности. В

любом случае, этот самолет, настоящий он или вымышленный, стал последним на счету Вайссенбергера как пилота тяжелого истребителя. Ему надоело летать с бомбами и он запросил перевода на Bf.109. Общеизвестно, что позже он летал в 6./JG 5 и пережил в войну, погибнув в катастрофе в 1950 г. Кроме того, 8 сентября Тео получил Немецкий крест в золоте, став пятым награжденным этим орденом в составе эскадры.

11 сентября эскадрилья сделала два вылета: один в первой половине дня семеркой самолетов для штурмовки барачков на Лице, второй на сопровождение Ju.88, бомбивших Варламово (Ваенгу). По мнению советской стороны, повреждения были незначительны, зато зенитки сбили два бомбардировщика и истребители еще один. На самом деле ни один "юнкерс" не был потерян, а вот в 13.(Z)/JG 5 одна машина села на вынужденную около Вадсё. Это был Bf.110F2/Trop, №5029, код "LN+CR". Официально причиной посадки стал отказ мотора, но Момбеек считает, что на самом деле он мог отказать после обстрела самолета лейт. Коневым из 20 ИАП, который в тот день заявил сбитый Me.110. Повреждения были средней тяжести - 10%. Кто летел на этом самолете, неизвестно.

18 сентября "мессеры" два раза летали на штурмовку катеров, осуществлявших высадку и поддержку советского десанта в Мотовской бухте. Хотя пилотами было доложено о повреждении 6 кораблей, ни один такой факт на самом деле не подтверждается.

19 сентября после атаки на район Мурманска советские самолеты якобы в ответ атаковали аэродром Киркенес, где смогли повредить Bf.110F2, №5030 на 30%. Неясно, что это был за налет. Советские ВВС из-за плохой погоды почти не летали; был налет в ночь с 19 на 20 сентября, но целью там вроде фигурировали Рованиemi и Алакуртти. Интересно, что на следующий день эскадрилья как раз на Алакуртти и перелетела, возможно, потеря была на самом деле днем позже, сразу по прилете. С нового места немцы уже через час после прибытия отправились на свободную охоту в район Нивы, где вели бой с МиГами и ЛаГГами, в котором Фидлер сбил один МиГ-3. Так это или не так, пока выяснить негде.

На южном участке Bf.110 провели только один день. Кроме свободной охоты, они поучаствовали в двух вылетах на штурмовку железной дороги и 21 сентября вернулись обратно в Киркенес.

22 сентября 6 машин бомбили 12-ю 250-кг бомбами Варламово I, с советской стороны замечено только два "мессера", бомбы которых (почему-то 19 штук) упали без ущерба для наших. Момбеек пишет о бое, который случился после налета, "Хроника" на этот счет молчок. Между тем один из последних, если не последний, "эмил" в этом бою получил значительные повреждения. Под прикрытием товарищей Bf.110E-2, №2653 смог добраться до базы, но там при посадке был разбит в хлам и списан. Летчики при этом не пострадали и традиционно остались неизвестными. Часть эскадрильи под началом лично Шлоссштайна снова отправилась на Алакуртти и дважды штурмовала там советские поезда.

В течение нескольких следующих дней "мессеры" проводили налеты на советские аэродромы. Маломальский успех им удалось достичь только однажды, когда 29 сентября на Ваенге был ранен один боец, все остальные бомбы бросались впустую. Постепенно интенсивность вылетов сходилась на нет вследствие плохой погоды и прекращения немецкого наступления. Конвои тоже перестали приходить, Мурманск лежал в руинах; горячее лето осталось позади. Вместо бомбежек и штурмовок самолеты стали вылетать на перехват противника и прикрытия с воздуха конвоев. С врагом они встречались теперь совсем редко.

11 октября на аэродроме произошел несчастный случай. При небрежности во время погрузки бомб на Bf.110F-2/Trop, №5081 произошел взрыв, уничтоживший самолет. Сидевший в тот момент в кабине флигер Л. Культерер был дезинтегрирован, а отлетевший мотор угодил в группу проходивших мимо пожилых солдат из строительной роты. 12 человек погибло на месте, много было тяжелораненых. Еще два "мессера" были повреждены разлетевшимися обломками, но повреждения были невелики, не больше 10%.

12 октября несколько машин из 13.(Z)/JG 5 охотились за подлодкой около Вардё (без успеха).

24 октября унтер-офицер К. Михельс вместе с монтером Ёзером (гражданский специалист из фирмы "Даймлер-Бенц" перегоняли после ремонта Bf.110F-2/Trop, №4572, код "LN+CR" из Петсамо в Киркенес. По неизвестной причине - видимо, ремонт был сделан

некачественно - самолет рухнул на землю у Колосйоки, похоронив в своих обломках обоих людей.

В ноябре "мессеры" превратились в "железнодорожных охотников". В основном в день делалось по два вылета с бомбами двух видов - SD 250 и SD 50, целями были поезда и станции. Впрочем, 7 ноября пара Bf.110 сошлась в бою с тройкой Пе-2 (из 29 БАП) в 40 км СВ Вардё. Они проводили атаку вражеского конвоя, возглавляемого охотником UJ.1103. Все 18 ФАБ-100 упали мимо целей, о чем кстати честно доложили советские пилоты. В последовавшем бою один наш самолет был сбит, а оба атаковавших Bf.110 якобы были подожжены. Победителем стал обер-лейтенант Мёртенс, весь экипаж - ст. лейтенант Кошляков, лейтенант Махнов, сержант Стрыгин - погибли. Похоже, что и немцы не вышли из того боя без повреждений. В тот день один Bf.110F-2, №5050, при посадке на Киркенесе был поврежден на 35%. Экипаж не пострадал и опять неизвестен.

12 ноября эскадрилья силами 8 самолетов выполнила необычную задачу: 16 SC 500 и 32 SD 50 были сброшены на никелевый комбинат в Мончегорске. Результат неизвестен. 15 ноября был совершен последний вылет в 1942 г. с аэродрома Киркенес. Это была разведка над морем. Затем плохая погода долго не давала летать вообще, а 27 ноября 13.(Z)/JG 5 перебазировалась в Лапландию, на аэродром Кемиярви.

Первым вылетом с новой базы стал повторный "визит" в Мончегорск. Затем снова плохая погода приковала самолеты к земле. Плохая погода стабильно воздействовала на боевую работу. До конца года было сделано только 5 групповых вылетов за 3 "рабочих" дня: 26, 28 и 30 декабря. Целями были Кандалакша и железная дорога южнее Княжьей губы. В последнем случае 9 советских истребителей пытались помешать немцам бомбить, но в бою ни одна сторона не смогла похвастаться сбитыми.

Наконец, перед новым годом эскадрилью покинул еще один опытный пилот, обер-лейтенант Францискет вместе со своим радистом Питтаком. 19 июля 1943 г. они оба погибли под Орлом.

1943 год: начало

Этот год начался для эскадрильи не лучшим образом - сразу два самолета были повреждены при бомбардировке Кандалакши в первый его день, оба Bf.110F-2/trop, номера 4579 и 4551. Экипажи их неизвестны. С другой стороны, повреждения были не самые страшные, 30 и 10% соответственно. Люди тоже не пострадали.

Гораздо хуже все сложилось в следующем вылете, 5 января. Сразу после вылета на новую бомбежку самолет лейт. В. Форста (Bf.110F-2, №5080, "LN+RR") доложил об отказе одного мотора. Пилот пытался вернуться обратно в Кемиярви, но не смог: "мессер" упал у Кетолы, в 5 км зап. аэродрома, похоронив в обломках Форста и его стрелка унтер-офицера Р. Хитцингера.



Но и на этом все не закончилось! Не прошла еще неделя, как 7-го числа очередная потеря. Во время налета советских бомбардировщиков на аэродром Bf.110F-2, №5102, "LN+VR" был поврежден на 20%. После всех этих несчастий немцы смогли провести нормально два вылета на бомбардировки 9 и 10 января, но 11-го снова потеряли самолет. На сей раз несчастье постигло лейт. Х. Цигенхагена, которому из-за технической неисправности пришлось садить машину на брюхо. Хотя Bf.110F-2/trop с номером 5052 и кодом "LN+NR" был поврежден всего на 10%, вывезти его с места посадки не смогли, и только в 1992 году наши люди забрали самолет и продали в Англию. Потом его перекупили немцы и с 2001

отреставрированный "мессер" выставлен в Берлинском музее. При аварии сам пилот не пострадал, но стрелок, унтер-офицер Х. Кирхмайер, был ранен.

Вскоре плохая погода вызвала длинную паузу в боевых действиях, а сразу после их возобновления, 22 января, 13.(Z)/JG 5 лишился и шестой машины за 1943 год. Bf.110F-2, №4561, упал после повреждения мотора (неясно, кем) у Мойтаярви, западнее Кемиярви. Самолету пришел капут, однако люди на сей раз не пострадали.

Череду январских потерь завершил невезучий Bf.110F-2 №5102 ("LN+VR"), который только починили после бомбовых повреждений. Быть может, это сделали некачественно, и именно поэтому он сломал шасси при посадке на Кемиярви? Впрочем, ущерб оценили опять в 20%. Люди не пострадали. По предположению Момбека, пилотом летающего неудачника был никто иной, как Курпирс.

24 января эскадрилья смогла сделать за короткий день целых 3 вылета на бомбардировку, причем совершенно без потерь!

9 февраля, во время очередного задания, самолеты эскадрильи совершали промежуточную посадку в Алакуртти. Потом оттуда вернулись обратно - все, кроме брата Тео Вайссенбергера, Отто, у которого после взлета отказали оба мотора. Ему пришлось тут же садиться в 10 км южнее аэродрома. Процент повреждений Bf.110F-2/trop № 5020 с кодом "LN+AR" неизвестен, но оба летчика получили ранения. Вторым был унтер-офицер В. Пфайффер. Отто после выздоровления уже не вернулся, переучившись на штурмовик Fw.190, на котором погиб 23.3.44.

Очередное возвращение в Киркенес

Случилось оно 17 февраля. За час с небольшим эскадрилья перелетела на "родную землю". На сей раз работать они торопиться не стали, сделав первый боевой вылет только через день. 21 февраля тяжелые истребители выполнили целый набор разных заданий: два старта по тревоге, прикрытие кораблей и сопровождение "рамы" на разведку Рыбачьего. Во время последнего впервые с ноября 1942 г. пилот 13.(Z)/JG 5 заявил победу. Это опять был обер-лейтенант Мёртенс, и заявил он опять Пе-2! Вероятно это была машина из 29 БАП, потерянная над Вайтолахти. Пилот и стрелок мл. сержант Земсков смогли спастись, хотя и были ранены, а вот штурман сержант Чичиркоза В.Е. погиб. Других заявок на "пешки" в тот день у немцев нет. Для Мёртенса это была вторая и последняя победа - обе они подтверждены.

26 февраля стало вторым днем рождения для Кайлига и Шрёдтера, вылетавших на "LN+BR". На обратном пути один мотор отказал, а при посадке возникли трудности с выпуском шасси. Потратив внимание на них, Кайлиг упустил управление на приземлении и поздно стал тормозить. В результате, самолет выкатился за пределы аэродрома и кувыркнулся с края 50-м обрыва на дно фьорда. Видимо, там было полно снега, иначе не объяснить, почему только Кайлиг отделался небольшими ранениями. Самолету же (Bf.110F-2/trop № 5118) была крышка, 85% повреждений значили, что он годен только на запчасти.

28 февраля стал днем смерти для автора двух последних побед эскадрильи. После бомбежки станции Оленья его самолет, Bf.110F-2/trop №4568, "LN+SR", был тяжело поврежден в бою с советскими истребителями (автор победы, по мнению Момбека - майор Суворин из 20 ГИАП на Р-40Е). Хотя Мёртенс смог посадить машину на брюхо, сделал он это глубоко в советском тылу. Сдаваться немец не захотел, отстреливаясь от приближавшихся наших бойцов из пулемета (одного по фамилии Фролов он тяжело ранил и тот вскоре умер), пока не был убит. Стрелок, унтер-офицер Х. Штайнбек, попал в плен. Позже с советских самолетов сбрасывали листовки, в которых Штайнбек рассказывал, как ему хорошо у русских. Интересные подробности боя на этом не кончаются. Спустя некоторое время Суворин подлетел к месту своей победы, чтобы осмотреть лежавший на земле "мессер" и при этом так увлекся, что его подкараулили и сбили два Bf.109. Майор смог сесть на вынужденную, но самолет свой разбил и получил ранения. Хотя Момбек пишет, что соответствующих заявок у немцев нет, Норц сбил Р-40 в то же время.

В марте немцы летали на бомбежку, в основном аэродрома Мурмаши, хотя 13 марта атаковали суда в бухте Озерко. Наши насчитали 34 бомбы - на маленьком транспорте РЕВОЛЮЦИЯ было повреждено рулевое управление, 2 человека убиты и 1 ранен. 14 марта Шлосштайн на новеньком Bf.110G-2 (№5213) при посадке заехал в сугроб и перевернулся. Самолет был поврежден на 50%, а стрелок, фельдфебель Г. Фридрих, получил по башке вылетевшим из крепления барабаном от пулемета. Командир эскадрильи тоже имел ранение.

18 марта после вылета на бомбардировку бухты Лица Bf.110F с номером 5124 стал очередным пострадавшим от отказа моторов. Причина непонятна, то ли техника шалила, то ли боевые повреждения - самолет пришлось садить на Сальмиярви, при этом повреждены шасси (25%). Кто был за рулем - неизвестно. После этого, наконец, почти на месяц эскадрилья не знала потерь.

29 марта только что вернувшийся из 2-месячного отпуска Курпирс внезапно разбушевался и разом заявил в два раза больше побед, чем было у эскадрильи за прошедшие полгода, сразу 4 штуки, по паре "хэмпденов" и Пе-2. Кроме того, еще одну "пешку" заказал себе обер-лейтенант Маул. По паре "заграничных" бомбардировщиков можно сразу сказать, что все они Курпирсом выдуманы. В утреннем бою с нашей стороны участвовали только ДБ-3Ф и Пе-3, причем все вернулись домой. Во втором бою из девяти Пе-2 пара не вернулись (хотя наши их приписывают зениткам), а один сел на вынужденную на Рыбачий. Таким образом, все заявленные Пе подтверждаются. С нашей стороны погибли лейтенанты Н.П. Тетерин и Н.В. Заболин, мл. лейт. А.И. Часовников, старшина Ю.В. Свешников, мл. сержанты И.И. Матвеев и Л.В. Грязев.

Затем начало апреля было отмечено лишь редкими бомбардировочными налетами на разные цели, без особых ситуаций, и только 10 апреля события приобрели более интересный оборот. В этот день немцы прикрывали конвой, который атаковали 2 "хэмпдена" и 3 ДБ-3Ф из 24 МТАП под прикрытием шестерки Пе-3. Унтер-офицер Фидлер во время отражения налета заявил пару Пе-2, а его ведомый, тоже унтер Фридрих - "хэмпден". Реальные потери у нас составили по 1 бомбардировщику каждого типа. Импортный самолет упал около конвоя, ДБ-3Ф смог немного пролететь в сторону дома, но тоже сел на воду. Его экипаж тщетно искали. Погибли капитаны Глушков и Костылев, старшины Понисько и Роленко, сержанты Мексин, Миронов и Диденко. В ответ наши смогли подстрелить Фидлера, который посадил свой самолет (Bf.110G-2, №5195, "LN+CR") на вынужденную около Берлевога. Ущерб - 30%, но вот смогли ли немцы оттуда вывезти подранка, вопрос. Фидлер к тому же был легко ранен.

Где-то в середине апреля 13.(Z)/JG 5 получила новый бортовой код вместо старого LN+_R. Теперь самолеты стали подписывать как 1B+_X. Чуть раньше пилотов удостоили своим посещением японские фотокорреспонденты - очевидно, они проделали очень долгий путь, чтобы добраться до Киркенеса.

13 апреля четверка "церштёров" сбросила бомбы на суда в бухте Озерко. Из 6 штук одна попала в машинное парохода ОНЕГА, отчего судно лишилось хода. 30 человек было убито и ранено.

22 апреля немцы провели крупный по меркам 1943 года налет на Мурманск: в нем участвовала вся эскадрилья тяжелых истребителей и 4 Fw.190 из ябо-эскадрильи. Всех прикрывало больше десятка Bf.109. С нашей стороны насчитали 20 сброшенных бомб, разрушивших и повредивших 3 дома и прервавших высоковольтную линию передач. 4 человека были убиты и 6 ранены. У немцев один Bf.110F-2/trop, №5073, "1B+CX", получил повреждение мотора и сел из-за этого на аэродром Петсамо, при этом получив дополнительный ущерб. Всего ему насчитали 15%, экипаж, как всегда в таких случаях, неизвестен.

25 апреля налет был повторен, но на сей раз единственным успехом стала поврежденная теплоцентраль. Зато самолеты все вернулись домой. Кроме того, во время вылета на прикрытие конвоя пара Шваб/Волленвебер вступила в бой с атаковавшими корабли 5 "хэмпденами" под прикрытием 6 Пе-3. Оба пилота доложили о сбитых "одноклассниках", оба подтверждаются - это самолеты из 1-й эскадрильи 95 ИАП. Капитан И.Д. Сыроватко и три ст. лейтенанта - П.Т. Зюков, В.В. Самсонов и И.П. Колонтай лишились

жизней. Кроме того, ведущий "хэмпден" капитана Киселева из 24 МТАП сбили корабельные зенитки. Наши в ответ заявляли сбитый Ме-110, но немцы потерь не имели.

В очередном бою во время прикрытия конвоев 29 апреля немцы один самолет все же потеряли. Не очень понятно, кто его сбил: Момбеек пишет об "аэроокбрах" 255-го полка, но в то же время, абзацем выше уверяет, что во время боя с Р-39 у "церштёров" потерь не было. Наши заявили за день 3 Ме-110: один утром от Пе-3, два днем от Р-39 (рядовой Беренда и мл. лейт. Борисов из 2-й эскадрильи). Как бы там ни было, Bf.110F-2/trop, №4579 после попаданий в мотор сел на вынужденную в километре сев. Хавнесета. Летчики - унтер-офицеры Х. Бауманн и Р. Бликке - оба были ранены.

1 мая в жизни 13.(Z)/JG 5 случилось важное событие - пилоты достигли рубежа в 100 официально засчитанных побед. Как это уже становилось обычным, летчики парами прикрывали конвой в море. Хотя вылеты начались уже в 6 ч утра, боестолкновение произошло только вечером и участвовала в ней только одна пара. Вновь в гуще событий очутился "Огр" Шваб, только на сей раз у него ведомым был обер-фельдфебель В. Ренке. Они участвовали в отражении атаки довольно большого отряда советских самолетов: 2 ДБ-3Ф, 3 "хэмпден" под прикрытием 5 Пе-3 и 4 Р-39. В результате один из "хэмпденов" был сбит, по нашим данным, зенитками - а у немцев пошел на счет Ренке. Шваб заявил Пе-2, но "пешки" все вернулись домой. "Хэмпден" упал недалеко от конвоя и трех летчиков подобрала летающая лодка Do.24 (ст. лейтенант П.Н. Зайченко, ст. сержант Р.Х. Галеев, мл. лейтенант Е.Т. Бородаевский). Стрелку сержанту А.М. Синцову не повезло и он погиб. Победа Ренке оказалась как раз той самой, юбилейной. Однако, отпраздновать достижение немцам не пришлось: почувствовав азарт, обер-фельдфебель зашел в хвост ДБ-3 и был им сбит. Bf.110F-2, №5079, с кодом "1B+FX", сгинул в море в 15 км СВ Квальнеса, вместе с пилотом и стрелком унтер-офицером Х. Райером. Один из тральщиков конвоя смог поднять только труп Ренке. Победителями стали сержанты Шук и Бадьюк из 24 МТАП.

4 мая во время очередных вылетов на сопровождение конвоя Bf.110F-2, №5181, "1B+AX" в плохую погоду врезалась в землю в 25 км зап. Вадсё. Пилот, ефрейтор З. Йетткандт, пострадал мало, а вот стрелок ефрейтор Г. Гордон переломал себе буквально все кости кроме правой руки. Обоих вскоре спас обер-лейтенант Линк из 1.(F)/124 на "шторьхе". Для Гордона война была закончена - он три года провалялся в госпиталях. Самолет был фактически уничтожен - 80% повреждений.

В очередном бою над конвоем 7 мая "церштёровы" сражались с двумя парами торпедоносцев (ДБ-3Ф и "хэмпден"), 7 Пе-3 и 3 Р-39. После боя наши заявили два сбитых Ме-110, у немцев по одному торпедоносцу каждого типа заявил унтер-офицер Фидлер и еще один ДБ-3 - обер-фельдфебель Беккер. На самом деле у немцев потерь не было, а наши потеряли один "хэмпден", как всегда отнесенный на зенитный огонь. Погибли мл. лейтенант Галкин, ст. сержант Гугаров, сержанты Никандров и Макаров. Для Беккера заявки были первыми в составе 13.(Z)/JG 5, для Фидлера - последними. Как до него уже несколько человек, он скоро перевелся в одномоторные истребители, а потом стал ночником.

Позже в тот же день Кайлиг, возвращаясь с прикрытия госпитального судна, при посадке повредил свой Bf.110G-2, №6115, на 10%.

8 мая после прикрытия конвоя разбился на посадке в Киркенесе Bf.110F с №4552, экипаж которого не пострадал и поэтому традиционно остался неизвестным. Самолет же стал металлоломом - 65% повреждений.

После этого целый месяц эскадрилья не знала потерь, хотя при этом бои над конвоями происходили с завидной регулярностью. Уже 10 мая сначала пара Беккер/Верц сражалась (безрезультатно) с "тремя ДБ-3 и шестью Пе-2", через час взлетевшие Кирхмайер и Волленвебер столкнулись с множеством Пе-2. Ситуация выглядит несколько запутанной, так как советская сторона проводила только одну атаку на конвой, причем проходила она в то время, когда первая пара уже садилась на свой аэродром. С кем там они бились, неясно - в тот момент над морем не было даже разведчиков. Вторая пара подгадала как раз на время налета пяти новеньких "бостонов" (это был их первый вылет на СФ) и трех Пе-2, прикрываемых 5 Пе-3 и 3 Р-39. А-20 без помех отбомбились по транспортам и даже удачно попали в FEODOSIA, хотя потопить его не удалось. Пикировщикам же ужасно не повезло - прикрытия за ними не усмотрело, и Bf.110 сбили все звено. Две победы пошли на счет

Кирхмайера, одна - Волленвеберу. Экипажи: капитан И.Р. Кобзарь, лейтенант А.И. Шорохов, старшина Н.Д. Зайцев, сержанты Н.А. Шилин, Ю.В. Лакутин-Горский, В.А. Суховский, Н.П. Лебедев, В.И. Смирнов, П.И. Земсков. Четверых из них немцы спасли, остальные погибли. Я смог опознать в пленных только Суховского, вторым возможно был Лакутин-Горский.

Во второй половине дня пятерка "мессеров" атаковала отстаивавшуюся в бухте Пумманки подлодку М-104, но не смогла нанести ей повреждений.

Очередной бой над конвоями случился 23 мая, когда его атаковали ДБ-3Ф с торпедами под прикрытием "аэрокобр". Висевшие над кораблями "церштереры" атаковали один из двух Пе-3, высланных ставить дымзавесу - сбить его не смогли, но задачу выполнить помешали. Затем подоспели Р-39 и немцев отогнали. С ними же вела бой следующая пара, заступившая на дежурство (Беккер/Верц). Никаких заявок тяжелые истребители не дали, однако они сковали боем наших и дали взлетевшим с Петсамо Вф.109 возможность атаковать возвращавшиеся домой торпедоносцы. Один ягеры смогли сбить, потом прибыли Р-39, но это уже другая история. Интересно, что по итогам того боя "кобры" заявили сразу 3 Ме-110 сбитыми и 2 предположительно сбитыми или тяжело поврежденными. На самом деле все немцы остались целы.

В последний день весны в 13.(Z)/JG 5 прибыло очередное пополнение: экипажи Мюллер/Урбанек, Борк/Глэзер и Альт/Хесс.

5 июня унтер-офицер Кайлиг снова побил машину ("1В+МХ", 20%) при посадке на Киркенес. Обстоятельства неизвестны, описание случая вовсе отсутствует в собственно хронике и есть только в итоговой таблице по потерям.

Лейтенант Волленвебер стартовал 6 июня в одиночку (его приятель Шваб взлететь не смог - не завелся), по тревоге против замеченных самолетов противника. Над Варангер-фьордом он их нашел, и они его начали избивать, потому что это были сразу восемь "харрикейнов" с Пумманок на свободной охоте. Кое-как оторвавшись, Волленвебер с остановившимся мотором смог нормально сесть обратно. Степень повреждения его машины неизвестно, но вероятно, не больше 5%. Наши пилоты доложили, что они в вылете утопили один мотобот и сбили по очереди два одиночных Ме-110. Первый явно Волленвебер, второй - видимо, Шваб, все же взлетевший позже и тоже столкнувшийся с "харрикейнами". Хотя наши оба Ме-110 записали в сбитые, реальность была прозаичнее - ни одного. У нас два истребителя имели легкие повреждения. Увы, даже мотобот не подтверждается. Это было норвежское суденышко (название неизвестно) и попаданий от обстрела из бортового оружия оно не получило.

12 июня немцы взлетели по тревоге - четверка Ил-2 атаковала суда у Лилле-Эккерё. Звено Маул/Гунцельманн вело бой с одиночным Р-40 и якобы сбило его - абшусс пошел на счет Маула. На самом деле это явно был "харрикейн" из прикрытия илов, почему только один - вопрос. Наши в ответ доложили о 2 сбитых Ме-110. В реальности отыграли по нулям.

Еще в первой половине июня в эскадрилью прибыл гауптманн Треппе. Настоящий старик по тамошним меркам (1914 г.р.), он служил в вооруженных силах с 1934 г. и участвовал в составе KG 26 в Битве за Британию. Некоторое время он фактически без дела ошивался в штабе авиакомандования "Север", как будто его не знали, куда приткнуть. Потом оказалось, что получивший недавно гауптманна Шлоссштайн должен отбыть для обучения в академию Генерального штаба. Треппе похлопотал, чтобы получить его должность и загодя прибыл на фронт, приобрести немного опыта как пилота тяжелого истребителя. Это был большой удар для амбициозного обер-лейтенанта Кирхмайера, который надеялся порулить сам. И вот, 15 июня в первом же вылете Треппе сразу заявил два сбитых "бостона"! Вероятно, это был тот самый одиночный Ме-110, который пытался помешать атаковать двум "хэмпденам" конвой. Оба наших самолета благополучно вернулись домой, а Треппе оправдал свою фамилию - натрепал, причем сразу по-командирски.

Гораздо больше было достигнуто в бомбежке, которую эскадрилья провела поздним вечером вместе с четверкой "ябо". Сбросив 18 бомб, они повредили литейный цех судоремонтного завода СМП, порвали бензопровод, разрушили 20 м ж/д пути, убили 1 и контузили 1 человека.

19 июня эскадрилья обеспечивала проход конвоя в Петсамо, подвергнув бомбардировке Рыбачий. Все, чего им удалось достигнуть - ранение 3 человек, матчасть не

пострадала. Потом после обеда наши атаковали немецкий конвой, а "церштёеры" пытались их перехватить. В бою с "кобрами", прикрывавшими 3 ДБ-3ф, Bf.110G-2 (№5194) унтер-офицера Г. Фридриха был сбит и упал в 15 км вост. Эккерё. Тела пилота и стрелка унтер-офицера А. Денцера не были найдены. Сбил их либо ст. лейт. Харламов, либо мл. лейт. Попов из 2 ГИАП, оба заявили по Me-110.

22 июня подразделение пережило довольно неудачный день. Сначала при возвращении с вылета по тревоге Bf.110F-2 (№4580) унтер-офицера К.-Ф. Херрманна вследствие ошибки пилота рухнул в 5 км южнее Киркенеса. Стрелок тоже был Херрманн (А.) - неизвестно, родственник или однофамилец, и оба погибли. Кроме того, в тот же день Шваб облетывал Bf.110G-2 (№6112) после ремонта и расколошматил его на 85%. Удивительно, но он сам при этом не был даже ранен.

23 июня был полным событийным днем. Схватки над конвоями возникали сразу два раза: сначала наши выслали 4 Ил-2 под прикрытием сразу 22 истребителей разных типов. В бою было заявлено сразу 5 сбитых Me-110! У нас потери ограничились одним "харрикейном", в котором погиб капитан В.С. Порошин. Во второй раз атаку проводили "хэмпден" и пара ДБ-3ф под прикрытием 8 Р-39. На сей раз наши в бою заявили сбитыми 1 Me-110, 2 Me-109 и 1 Фв-189. Свои потери составили Р-39 и летавший рядом разведчик Пе-3 из 95 ИАП, а также "хэмпден" (последний отнесли на счет ЗА кораблей). В реальности немцы потеряли два Bf.110F-2: №5096 ("LN+DR" либо "CR", один из последних со старыми обозначениями) и №5124. По рассказу Момбеека трудно понять время, вроде как оба во втором бою. Экипаж первого - обер-фельдфебель К. Беккер и унтер-офицер О. Верц выпрыгнул с парашютами. Одного спас ОПЛ UJ.1206, второго UJ.1212. В 1983 г. остов их самолета подняли и отдали музею авиации в Соле для реставрации. Сбиты немцы, по данным Момбеека, Борисовым из 2-й эскадрильи 255 ИАП. Звание записать он забыл.

Второй самолет сел на вынужденную севернее Крамвика, около Киберга - явно тоже после боя. Там повреждения составили 30%, экипаж неизвестен.

Самое интересное, что немцы не дали никаких заявок на победы! Между тем, как минимум "харрикейн" они сбили. На сбитых во втором бою есть претенденты у ягеров, даже слишком много - на единственный сбитый Р-39 (мл. лейтенант Богацкий погиб) есть три заявки от Вайссенбергера.

После этого оставшаяся неделя первого полугодия прошла мирно - в рутинных вылетах над конвоями не было ни одного случая контакта с противником.

Вторая половина 1943 г.

Затишье, начавшееся в июне, продолжалось вплоть до 10 июля, когда рутина была разбавлена экзотическим заданием - охотой за подводной лодкой в Варангер-фьорде. Впрочем, лодок не нашли, зато проштурмовали "батарею" на п-ове Средний. На самом деле 6 бомб было сброшено рядом с наблюдательным постом Пумманки.

В промежутке нежданного "отдыха" эскадрилью покинул очередной экипаж - Кайлиг/Шрёдтер. Как и многие другие, они отправились в Радом, переучиваться на ночных истребителей. В основном из них в январе 1944 г. была создана специальная эскадрилья, Nachtjagdstaffel Finnland.

11 июля один самолет (F-2, №5103) имел повреждения шасси при посадке на аэродром Киркенес. Ударился он довольно серьезно, на 40% - вероятно, после одного из двух вылетов на сопровождение конвоя.

16 июля семерка Bf.110 летала вместе с эскадрилей "штук" штурмовать батареи на п-ове Средний. Никакого особого ущерба батареям этот налет не нанес, зато наши зенитки похвалились сбитыми "мессерами" - одним большим и двумя маленькими. Конвою, правда, артиллерия не смогла ничего сделать, все три моторных тральщика и охраняемые ими 3 маленьких каботажника прорвались в Лиинахамари без повреждений. Тогда наши подняли с аэродрома Пумманки для удара по конвою 2 Ил-2, 6 "харрикейнов" и 2 И-16. Прикрывали их 16 Як-1, 8 Р-39 и 10 "харрикейнов" с Ваенги. Т.к. с нашей стороны докладывали о наличии над конвоем, кроме ударных самолетов противника, еще 3 He.115, 13 Fw.190 и 14 Bf.109, бой

был нешуточный, с большим количеством участников. Кораблям снова ничего толком сделано не было - советские пилоты заявили только поврежденный РС танкер. Про участие в боях "фоккеров" с немецкой стороны данных нет, из "ягеров" участвовали летчики 6., 7. и 8./JG 5. В воздушных боях советские истребители заявили 1 "штуку", один He.115, один BF.110 и 4 Bf.109. Итого за утро немцы должны были лишиться сразу 9 самолетов! Ни один тяжелый истребитель на самом деле не пострадал, как и остальные типы тяжелых машин. Потери понесли только "ягеры", причем сбили напрочь только один, с фельдфебелем Дёбрихом за штурвалом. Раненый, он смог выпрыгнуть с парашютом, и был настолько везучим, что МТЩ подобрали его с воды. Затем корабли пережили штурмовку, главной целью которой стал R.64, имевший 2 раненых. Кроме Дёбриха, это были единственные потери в людях у противника. Еще один "мессер" был поврежден на 20%, второй сел на вынужденную на аэродром Сальмиярви. Наши потеряли сбитыми 2 Як-1 20-го ИАП ВВС СФ, оба пилота погибли. У Bf.110 на них заявок не было. Ягеры в тот раз, кстати говоря, приврали очень скромно, заявив себе по 2 Р-39 и Р-40.

Следующая схватка произошла 20 июля, снова над конвоем, но на сей раз в районе Вардё. Утром авиаразведка обнаружила идущий в Киркенес караван под управлением СКР V.6109, который вначале безрезультатно атаковала подлодка Щ-403. Вечером на него набросилась авиация СФ, выславшая 4 торпедоносца А-20, 13 Пе-2 и мощное прикрытие из 27 истребителей (9 Р-39 и 16 Як-1). Торпедоносцы предположительно потопили транспорт в 4000 т, Пе-2 двумя группами сбросили больше 2 десятков ФАБ-250 и якобы попали 2 раза в один транспорт и раз в другой. На самом деле, единственными потерями немцев стали несколько раненых на охотниках UJ.1207 и 1208. Береговые и корабельные зенитки отчитались о двух сбитых самолетах, еще один "бостон" заявил лейт. Эрдманн из 5./JG 5. "Церштёры" тоже поучаствовали в бою и лейт. Цигенхаген претендовал на сбитый Пе-2. На самом деле наши потеряли один "бостон", причина гибели которого разнятся - "Хроника" дает ЗА, Рыбин - истребителей. Стрелок погиб, остальные трое сели в шлюпку и стали в ней дрейфовать в сторону Рыбачьего. Пе-2 из 29 БАП вроде тоже был потерян (нет в списке Рыбина, но есть пропавшие в ОБД) и здесь вновь неясно, кто виноват в его гибели. Наши летчики отчитались, что в бою с 6 Ме-109, 6 ФВ-190 и 2 Ме-110 они сбили 3 самолета первого типа, ничего не потеряв взамен. Здесь, однако, только командир 5./JG 5 был ранен в руку и вынужден лечь в лазарет, больше никто не пострадал. Зато 13.(Z)/JG 5 недосчиталась двух самолетов. Момбеек прямо не говорит, что они пострадали в результате этого боя, но вывод напрашивается сам собой. Одну машину (Bf.-110G-2, №6198) неизвестный пилот смог привести на одном моторе в Киркенес, она была повреждена на 30%. Фельдфебель Хайнрих Дрешлер тоже пытался дотянуть на Bf.-110G-2, №6201 до дома, но не смог. Самолет упал в Фалькфелле, в 10 км западнее Квальнеса и полностью сгорел вместе с экипажем. Второй погибший - унтер-офицер Георг Мёст.

Очередной бой состоялся 25 июля примерно в тех же местах и снова над конвоем, что неудивительно. На сей раз его возглавлял тральщик М.303, а атаку проводили 12 "пешек" из 29 БАП под прикрытием 12 Як-1 и 6 Р-39. Бомбили с горизонтального полета, якобы разломив пополам один транспорт в 12000 т и подпалив второй. Довольно трудно представить, чтобы от попадания даже нескольких 250-кг бомб такого размера пароход мог разломиться. На самом деле, немцы все остались целы, а вот наши понесли весьма чувствительные потери. Домой не вернулись сразу 5 Пе-2, 3 Р-39 и 1 Як-1 и 17 человек летчиков. Спасли только двух человек из 255 ИАП (+ на самом деле немцы выловили кого-то двоих из офицерского состава, претендентов сразу 13!). По нашим данным, все до одного самолеты сбиты зенитками. Видимо, огонь врага был на самом деле очень силен, моряки претендуют на 7 сбитых (2 - М.303, по одному М.306 и 343, V.5910, UJ.1206 и 1212). С точки зрения наших, в воздухе им противостояли до 30 самолетов противника, из числа которых они сбили 11 Ме-109 и 3 Ме-110. Снова успех был сильно преувеличен. Только два Bf.109 были сбиты на самом деле. Обер-лейтенант Ляйтнер из штаба II./JG 5 погиб, фельдфебель Фогель из 5./JG 5 - ранен. 13.(Z)/JG 5 в этот раз самолетов не теряла, но стрелок обер-лейтенанта Колвайса, фельдфебель Роберт Хинк был убит в бою. Момбеек пишет, что в него, возможно, попал снаряд пушки лейт. Куренка из 255 ИАП. Тяжелые истребители заказали себе 4 Пе-2 (по одному лейт. Цигенхаген, обер-лейтенанты Колвайс и Кирхмейер, обер-

фельдфебель Беккер). Учитывая, что еще 4 записали себе на счет ягеры из 7./JG 5 (в том числе 3 Вайссенбергер), шансы пилотов Bf.110 действительно оказаться победителями довольно невелики. Кроме того, у ягеров в активе 5 P-39 и 1 "харрикейн". Итого, счет оказался 2-9 в пользу немцев, по заявкам 14-21.

Вплоть до конца июля 13.(Z)/JG 5 летала на сопровождение конвоев, но боев больше не было. Тем не менее, случилась еще одна потеря, хотя и не фатальная. 27 июля при посадке на Киркенес лопнула шина на стареньком Bf.110F-2 "LN+VR", №5105. В результате, машина имела повреждения 15%. Пилот неизвестен, как обычно в таких случаях.

Август продолжился конвоированием своих караванов и одним вылетом на бомбардировку 6 августа. Самолеты 13.(Z)/JG 5 в этот раз стали ударными, а Bf.109 из III группы JG 5 их прикрывали. С точки зрения наших, аэродром Ваенга-1 пытались атаковать 8 "штук", 11 Me-110 и пятерка Me-109, из которых под плотным огнем зениток только 6 "церштереров" прорвались к цели и сбросили на нее 12 бомб. В результате, один A-20 сгорел, погибло 5 и ранено 3 человека. Остальные самолеты, как пишет "Хроника", до цели не дошли и бомб не сбрасывали. Воздушных боев не было, потерь у немцев тоже.

10 августа 13.(Z)/JG 5 прикрывала вместе с 7./JG 5 отряд боевых кораблей (во главе с минзагом KAISER). Поздно вечером на широте Конгс-фьорда их атаковала пара торпедоносцев под прикрытием 8 P-39. Как доложили летчики, они смогли потопить транспорт и тральщик; в воздухе им пришлось столкнуться с 8 Me-110, 4 Fw-190 и 2 He-115. По результатам боя один "бостон", почти дотянув до Рыбачьего, упал возле Зубовки в море. Штурман капитан Золкин и летавший в качестве стрелка-радиста ст. лейт. Каранаев погибли, пилота капитана Адинскова и стрелка сержанта Алферова смогли спасти. В отместку наши "отправили купаться" сразу 3 Me-110, один Fw-190 и один He-115. Надо сказать, что бой оказался на самом деле результативным, однако цели наши определяли совершенно неверно. Во-первых, в который раз в боях над конвоями появляются "Fw-190". В 1943 г. в Заполярье на них летала только одна эскадрилья - 14(Jabo)./JG 5, и ее не применяли для прикрытия конвоев. Соответственно, легкие истребители были представлены "мессерами" из 7 эскадрильи. В бою они заявили 2 сбитых "кобры", ни одна из которых не подтверждается. Зато сами они потеряли унтер-офицера Ляйперсбергера (или Ляйберспергера, черт ногу сломит), который упал в море. Момбеек пишет, что его мог сбить капитан Товстый. Еще одна машина разбилась, когда Bf.109 из-за нехватки топлива еле дотянули до полевого аэродрома Свартнес (60%, пилот цел). Возможно, на самом деле виноваты были боевые повреждения. Хотя, по советским заявкам был сбит только один одномоторный самолет. Ни один из якобы сбитых Bf.110 не подтверждается, а заваленный He-115 - это на самом деле Bv.138 из 3-й эскадрильи 406-й береговой группы! Как их можно было спутать, неясно. Видимо, все логично объяснить очень плохими условиями видимости, так как со стороны немцев унтер-офицер Вундерле претендовал на сбитый Пе-2, хотя на самом деле это он ответственен за гибель A-20. На него никто другой не претендует, даже моряки лишь подтвердили, что один самолет сбило истребительное прикрытие. Корабли, кстати, все остались целы. Счет по заявкам 5-3, в реальности - 3-1.

В дальнейшем при рутинных полетах над конвоями без боестолкновений только одна неприятность случилась с 13.(Z)/JG 5: 22 августа Bf.110F-2/trop "1B+CX", №5073 после неполадок с мотором нештатно сел на аэродром Киркенес и был поврежден на 15%.

Наконец, как будто накопив силы, 26 августа стороны устроили над очередным конвоем новую кровавую бойню. Вновь целью стал отряд боевых кораблей во главе с минзагом ROLAND. По мнению немцев, атаковали их 3 "бостона", только два из которых смогли сбросить (мимо цели) торпеды, главные силы атакующих были рассеяны истребительным прикрытием. Судя по тому, что про Ил-2 нет даже упоминания, а истребителей заметили только пару, это правда. Ни одной заявки на сбитые от кораблей нет, а сбитых было очень много... Наши высылали те самые 3 A-20 под прикрытием 8 P-39, и второй отряд из 4 Ил-2 под прикрытием 8 Як-1. Торпедоносцы заявили один транспорт потопленным и один поврежденным, штурмовики, как пишет "Хроника", опоздали, а по факту просто не смогли прорваться к цели. Практически весь их отряд был уничтожен: 2 "горбатых" сбили над целью, третий сел в море северо-восточнее Вардё, последний, подбитый, сел на вынужденную на аэродроме Пумманки. Кроме того, один Як-1 также не

вернулся домой. К торпедоносцам противник прорваться не смог, потому они смогли выйти на цель, но цена была очень высока - было сбито 3 "кобры", все пилоты, включая командира 255 ИАП майора ГСС Панина, погибли. Из экипажей сбитых штурмовиков спасти удалось только одного стрелка. Кроме прочего, 4 "харрикейна", летавшие на отсечение противника, при попытке это сделать потеряли два самолета, а третий, подбитый, при попытке сесть на Рыбачьем, разбился. Снова все пилоты погибли.

Противника наши оценивали как 16-20 самолетов типов Фв-190, Ме-110 и 109. На самом деле в бою участвовали "мессеры" взлетающей с Свартнеса 5./JG 5, несколько "церштёреров" и, в завершающей фазе боя, несколько истребителей из спешно переброшенной из Сальмиярви в Петсамо 6./JG 5, а также штаба III./JG 5. Заявок у противника было много. Интересующие нас летчики с Bf.110 якобы сбили 3 Ил-2 - по одному обер-лейтенанты Колвайсс и Шваб, лейтенант Мюллер. Заявки "ягеров", видимо, обрывочны, так как у них только пара сбитых "кобр" и один "харрикейн". Таким образом, получается, что все заявки противника реальны. Увы, потерь у врага почти не было, хотя наши и заявляли по результатам всех боев 11 Ме-109, 5 Ме-110 и 5 Фв-190. Единственная за тот день потеря "ягеров" - поврежденный на Петсамо при рулежке "мессер". В бою же досталось только одному Bf.110 F-2 с №5184, он с поврежденным мотором при посадке в Киркенесе разбился на 50%. Экипаж цел, и поэтому неизвестен.

28 августа Bf.110 снова стали ударными самолетами, поучаствовав в массированном, по меркам Заполярья, налете на бухту Озерко. Наши насчитали 26 Ю-87, 10 Ме-110 и 12 Фв-190. Превращаем некоторое число "штук" в Bf.109 и получаем примерно реальный состав сил. Известно, что прикрытие ударных машин вела часть "экспертенштаффеля", но точное число неизвестно. Всего насчитали около 140 сброшенных бомб. 1 человек был убит, 7 ранено. Погибло 9 лошадей. Зенитки якобы сбили одну "штуку", подтверждения этому нет.

Наконец, под занавес месяца, 31-го числа при облетывании только что отремонтированного Bf.110 F-3 с №5105, ефрейтор Зигфрид Йеттканд внезапно упал вместе с ним в Коббхольм-фьорд.

Начало сентября прошло спокойно, а вот 6-е число стало вновь напряженным днем. Опять конвой, опять атака на него BBC СФ. Под раздачу второй раз за две недели попал ROLAND и его эскорт, хотя наши считали, будто атакуют три транспорта и 14 конвойных кораблей. На сей раз ударной силой служили 4 А-20 в варианте торпедоносца и еще 4 - в качестве штурмовиков для подавления ПВО. Прикрывали "бостонов" семь Р-39. По результатам атаки торпедоносцы отчитались о потоплении одного транспорта ценой одного сбитого. На отходе наших атаковали 8 Ме-110 и 7 Ме-109, в бою с которыми "кобры" уничтожили соответственно одного и двух врагов. При этом потерян был один истребитель с красными звездами.

На самом деле корабли отделались только двумя убитыми на ROLAND и тральщике М.381, работа штурмовиков и их пулеметов. На тральщике также было 3 раненых. Заявок на сбитые моряки не дали, а вот летчики расстарались: 6 "сбитых" А-20, 1 Р-39 и 1 "харрикейн" у ягеров! "Церштёреры" были поскромнее - только их босс, гауптманн Шлосштайн доложил о "действенном обстреле" вражеской машины. Обер-фельдфебель Колодзией на Bf.110G-2 №5221 в азарте боя не смог увернуться от расстрелянного им советского истребителя и врезался в него. Так погиб мл. лейт. Мартыненко из 2 эскадрильи 255 ИАП, так погибли и немцы. Вместе с немецким поляком на тот свет отправился унтер-офицер Вилли Шиппер. Вообще обстоятельства этой тройной смерти не до конца понятны, так как в победы покойному немцу записали почему-то Пе-2. Может на самом деле он атаковал "бостон", а Р-39 его таранил.

7 сентября произошел комичный случай. Лейт. Волленвебер получил задание сопровождать He.111, который перевозил из Санднеса на Банак генерал-полковника Штумпфа. Когда He.111 взлетел, выяснилось, что мотор ведомого Волленвебера не заводится. Лейтенант взлетел один и стал сопровождать ценный самолет. Вдруг по радио сообщили, что к ним приближается неизвестная цель. Волленвебер вылетел навстречу и увидел, что это их догоняет ведомый! Соединившись, они довели He.111 до места назначения. Генерал потом прислал в Киркенес благодарность за то, что эскорт "отогнал от него самолеты противника".

13 сентября, в составе довольно большой по северным меркам группы самолетов (наши насчитали до 30 штук) разных типов, самолеты 13.(Z)/JG 5 бомбили и штурмовали Озерко, Ейну и Пумманки. Воздушных боев не случилось, повреждения у нас были, но какие, мне неизвестно. Немцы потеряли один "мессер" из 6./JG 5, разбившийся на 45% при посадке на Сальмиярви.

16 сентября последовал новый комбинированный вылет: по нашим данным, 7 Me-110, 6 Фв-190, 11 Me-109. Мощный огонь зениток и истребители не дали врагу прицелиться, так что 14 сброшенных бомб никакого вреда не нанесли. Против немцев вылетали 23 советских истребителя, но только 5 нашли врага, заявив сбитыми 2 "церштёра" и 1 Me-109. Потерян был "харрикейн" мл. лейт. Зюзина, который погиб. У немцев на самом деле потерь не было, победу одержал кто-то из двоих летчиков "отсекавшей" противника 6./JG 5, заявивших победы.

16 сентября сбитый "бостон" числится на счету обер-фельдфебеля Ролльника, но в этот день ни у одной из сторон нет записей о боях и потерях. Возможно, здесь путаница с 14 сентября, когда был большой бой над конвоем.

18 сентября 8 Bf.110 провели налет на аэродром Мурмаши, без успехов и потерь.

20 сентября вновь разгорелось воздушно-морское сражение над конвоем с маткой катерных тральщиков BALI во главе. С точки зрения наших это были 5 транспортов и 23 боевых корабля; против них были высланы 6 "бостонов"-торпедоносцев под прикрытием 18 истребителей. Одновременно 4 "харрикейна" должны были бомбить аэродром Свартнес, чтобы не дать взлететь оттуда вражеским самолетам (на самом деле они прилетели почти на два часа позже, выполняя уже в общем-то бесполезное дело). Непосредственно с А-20 держались истребители 255 ИАП. Когда атаковали несколько групп вражеских истребителей (до 30 по нашим докладам), "кобры" не смогли с ними справиться. Противник атаковал торпедоносцы на подлете, так что два самолета бросали торпеды уже горящими. Всего домой вернулся только один самолет, ведущего, майора Костькина, сбили уже после атаки, когда А-20 улетали уже без всякого прикрытия. Истребители потеряли одну "кобру", один Як-1 из 20-го ИАП ВВС СФ и "харрикейн". Все летчики, 18 человек, погибли.

Торпеды, увы, никуда не попали и немецкие корабли остались совершенно нетронутыми. Моряки заявок на победы не дали, ягеры, как всегда, блеснули талантом преувеличивать - 14 штук! Из них 10 были "бостоны". "Церштёеры" присовокупили скромненько: унтер-офицер Борк заказал один А-20, а Ролльник - одну "кобру". Шансы на реальные победы у них невелики, тем более, что у нас участие тяжелых истребителей в бою даже не упоминается. Только Фв-190 и Me-109, которых якобы сбили 10 штук, а на самом деле только один, из штаба II./JG 5. Летчик погиб. У героев нашего рассказа тоже была потеря, но ее характер неясен - Bf.110G-2, №6360 имел повреждения шасси при посадке в Киркенесе. Ущерб 30%, что вызвало неполадки, непонятно, может быть, боевые повреждения.

Вслед за этим боем 13.(Z)/JG 5 кратковременно покинула Киркенес. 10 самолетов были посланы на юго-запад Норвегии, чтобы прикрывать переход поврежденного тяжелого крейсера LUTZOW домой, в Германию. 27 сентября проводились собственно вылеты на сопровождение, при этом в последний раз эскадрилью вел за собой Шлоссштайн, которого затем вызвали в Осло. У руля временно встал обер-лейтенант Кирхмайер. Шлоссштайна хотели послать учиться на офицера Генерального штаба, но он отказался, хотел и дальше летать. Тогда его поставили командиром учебной группы школы тяжелых истребителей в Меммингене. С 15 июля 1944 он вернулся на фронт, приняв в Словакии II./ZG 76 на Me.410. Осенью под Кенигсбергом группу переучили на Fw.190, потом с января под названием IV./JG 54 до самого конца она сражалась с советскими войсками. Сам Шлоссштайн смог выжить. Позже, кстати, он вызвал к себе в ZG 76 обер-лейтенанта Маула, который стал командиром эскадрильи в его новой группе. 2 февраля 1945 его насмерть сбили зенитки под Кюстрином.

Половина октября, фактически, прошла для эскадрильи вне активной боевой деятельности. 3-го высланные на запад десять машин начали возвращение, только 10 октября достигли Бодё, 12-го - Бардифосс и в тот же день, в 14.55, наконец, Киркенеса. Неизвестно,

из этой ли группы был Bf.110G-2 "1B+GX", который при рулежке на аэродроме получил повреждения 20%.

Все это время оставшаяся в Заполярье часть 13(Z)/JG 5 совершала вылеты на охрану конвоев. 9 октября она понесла потерю, причем очень экзотическим способом. Фельдфебель Мёлинг погиб в Германии, на аэродроме Анкальм во время налета авиации союзников. Он прибыл туда после отпуска, взять и перегнать на Север новую машину.

Уже 13 октября случилась новая "конвойная битва", в которой Bf.110, видимо, не смогли принять слишком уж активное участие. Несмотря на то, что наши высылали в бой 3 шестерки ударных машин (Илы, "бостоны" и "пешки" в 3 группах) под прикрытием в общей сложности 30 истребителей, "церштёреры" видели только штурмовики и прикрывающие их Яки и "харрикейны". С ними немцы вели безрезультатный бой. У наших было другое мнение: в бою они заявили, кроме 4 сбитых Me-109, еще и один Me-110. Ягеры тоже не остались в долгу: без потерь со своей стороны они "сбили" сразу 5 Ил-2! На самом деле наши лишились только одного штурмовика и двух Яков. Еще 3 Ил-2 были изрешечены пулями (80-115 пробоин), но вернулись домой. Отряд "пешек" тоже потерял одну машину (записана на зенитки), а у немцев как раз одна заявка на самолет такого типа. Хуже всего пришлось, как всегда, "бостоном". Они атаковали тройками, сближаясь с конвоем над водой, каждую группу атаковало больше десятка немцев. Из каждой группы были сбиты по две машины, плюс по одной "кобре". Немецкие заявки дают 5 A-20 и 2 "хэмпдена" (которые на самом деле уже не участвовали в боевых действиях), 8 P-39 и даже один P-40. Наши истребители в одном случае заявили 6 сбитых "мессеров", в другом - 2. Общий счет получился по заявленным 15-22, по сбитым 9-0. Впрочем, я забыл прибавить 4 заявки от кораблей, плюс по документам Кригсмарине, заявок от истребителей на самом деле было 26, т.е. не все они были задокументированы. Тогда первое соотношение должно быть 15-30. Атаке подвергся идущий в Киркенес конвой во главе с тральщиков M.365. Самого большого успеха против кораблей достигли штурмовики 46 ШАП: они попали бомбой в бак парохода ALSTERDAMM, убив одного человека и повредив якорный шпиль. От обстрела из бортового оружия на канлодке K.3 и сторожевике V.6104 было по 2 раненых. Кроме того, последняя группа "бостонов", пролетая мимо охотника UJ.1207, окатила его пулеметным огнем, ранив двух человек.

19 октября эскадрилья потеряла очередных летчиков. Опять это случилось в Германии: откомандированные для переобучения на ночных Истребителей унтер-офицеры Виденхорн и Леонхардт разбились насмерть в учебном вылете в Китцингене, на Bf.110G-2. Видимо, на тот момент они еще числились в строю 13(Z)/JG 5.

Больше в октябре никаких событий не происходило. В начале ноября подразделение принял гауптманн Херберт Треппе, тем самым окончательно похоронив амбиции Кирхмайера стать боссом. От обиды обер-лейтенант ушел в ночные истребители (служил в 4./NJG 4), потом пересел на одномоторные самолеты и погиб 8 октября 1944, когда уже опять был в рядах JG 5. Причем, погиб по глупому, врезавшись при посадке в бочку с бензином.

Интересно будет взглянуть, какими силами обладали немцы в это время. Есть состав авиакомандования Север (Восток) со штабом в Киркенесе на 10 ноября: 1.(F)/124 (Киркенес), Kette Lappland из 1.(F)/124 (Алакуртти), Wekusta 6 (Банак), 3.(F)/130 (Билле-фьорд), 1.(H)/32 (по 1 звену в Алакуртти, Петсамо и Понтсаленйоки), Stab/JG 5 (Петсамо), Jagdkdo Nord (звено II./JG 5, Альтенгаард), III./JG 5 (без одного звена, Петсамо), Jagdkdo Sud (звено III./JG 5, Алакуртти), 13.(Z)/JG 5 (Киркенес), 14.(Jabo)/JG 5 (Петсамо). К сожалению, не указана численность, но ее можно глянуть у Хольма. Так, 13.(Z)/JG 5 имела на начало ноября 16 машин (2 "фридриха" и 14 "густавов"). В 1.(H)/32 имелось 12 "рам", в 1.(F)/124 - 13 "юнкерсов" и 4 Bf.109G-4, в Wekusta 6 - 6 "юнкерсов", в III./JG 5 - 31 "мессер", в 14.(Jabo)/JG 5 - 14 "фоккеров".

12 ноября во время вылета на охрану конвоя на самолете обер-фельдфебеля Беккера отказал мотор и ему пришлось садиться на вынужденную на аэродром Свартнесс. Видимо, при этом самолет был разбит (один из последних Bf.110F-2/trop с №5073, "1B+CX"). Степень повреждений неизвестна, но Беккер и находившийся с ним лейт. Либе из роты пропаганды получили ранения. Затем Беккер очень долго отсутствовал, как сказано, "для восстановления

здоровья командовал отрядом лесной стражи" в Бескидене (Бескиды, Польша). Больше похоже на наказание. Обратно он вернулся только в конце 1944 г.

За последующие две недели "церштёеры" смогли слетать только 4 раза на охрану конвоев (13, 21, 25 и 26 ноября). Никаких событий за это время не произошло.

2 декабря на аэродром Киркенес был совершен налет - тройка Пе-2 сбросила бомбы. Момбеек уверяет, что одной из жертв этого налета стал поврежденный (а фактически уничтоженный, 80%) Vf.110G-2, №6363. Однако, есть некоторые сомнения, что все было именно так. В другом налете, на Луостари, второй отряд Пе-2 и прикрывавших их Р-39 вели бой с истребителями и заявили сбитый Ме-110. Возможно, что именно там и был потерян тяжелый истребитель, например, пораженный стрелками пикировщиков. Наши потеряли пару "пешек".

8 декабря в очередную беду (после долгого перерыва) угодил "Огр" Шваб. Облетывая после ремонта Vf.110G-2 №5604 "1B+VX", он был вынужден садить машину около Санднеса, так как оба мотора встали. Самолет был разбит в хлам (90%), однако каким-то чудом Шваб и летавший с ним авиационный инженер Литтров отделались ранениями.

Это была, фактически, последняя потеря эскадрильи в 1943 г. Правда еще 11 декабря сел на вынужденную после отказа мотора южнее Оулу Fi.156 (№1409), приписанный к 13.(Z)/JG 5, но числился он там неофициально.

22 декабря в последний вылет отправился очередной летчик: обер-фельдфебель Курпирс, завершив охрану конвоя, отбыл на 4 месяца для обучения на офицера в Военно-авиационную школу №9. На тот момент, с 9 сбитыми, он был лучшим пилотом в эскадрилье.

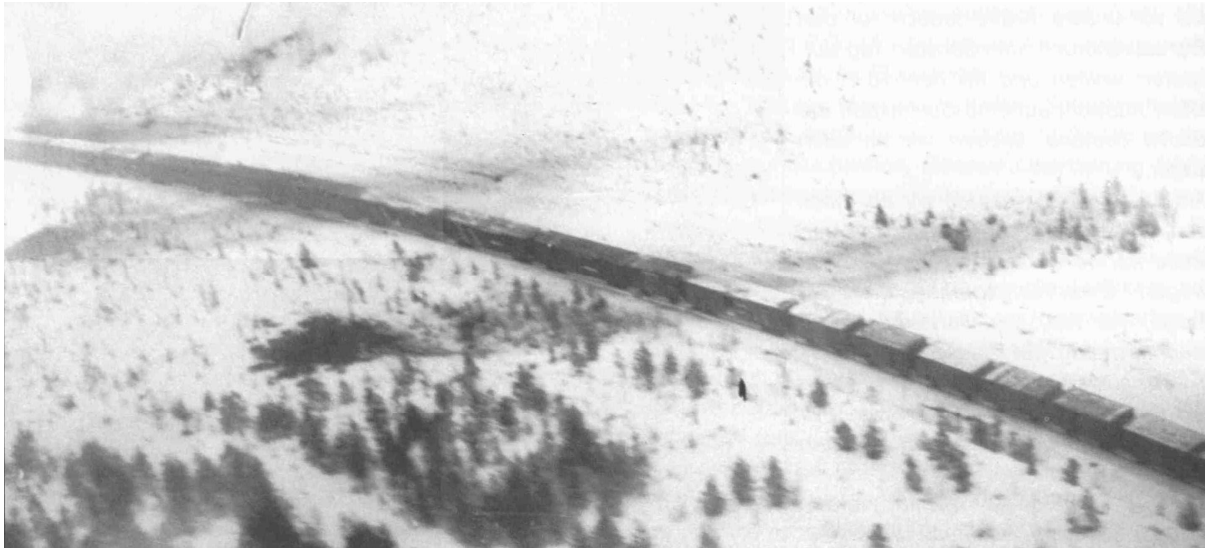
Впервые 13.(Z)/JG 5 встретила зиму в самом дальнем Заполярье. Раньше они постоянно перебазировались в Лапландию, но теперь рождество встречали в Киркенесе. Несмотря на темень, в середине дня случались старты по тревоге, а 26-28 декабря прошло несколько вылетов самых опытных экипажей на бесплодные поиски следов потопленного в Баренцевом море линкора SCHARNHORST.

1944 и 1945 г.

С началом нового года плохая погода в основном препятствовала вылетам эскадрильи. 8-го числа часть самолетов (4 штуки) под предводительством лейт. Цигенхагена улетела в Понтсаленйоки. Неофициально их называли "ближнебомбардировочная группа Кистинки/Восток". Задача, как явствует из названия - бомбежка, цель - железная дорога из Мурманска на юг. Тогда же организовали эскадрилью ночных истребителей "Финляндия" (позже - "Норвегия"), которая сначала оставалась частью "эскадрильи такс". В ее составе летал прежний экипаж 13.(Z)/JG 5 Кайлиг/Шрёдтер и новоприбывший на Север Грундей/Онертц. Успехов они добыть не смогли. Через какое-то время все четверо отбыли в отпуск и назад уже не вернулись, так как стали летать из Южной Норвегии.

9 января Шваб должен был лететь вожаком у группы Vf.109, совершавших перелет в Пори. Для этого он отправился в Петсамо, усадив в кабину третьим своего механика. Однако аэродром легких истребителей оказался слишком плохо расчищен, на посадке "Огр" влетел в гигантский сугроб. Машине (Vf.110F-2, №5103) пришел полный капут, однако везучий Шваб отделался легким испугом. Зато его стрелок Фальгенхауэр и механик Цандер получили ранения. Задачу лидирования 109-х передали Волленвеберу, а Шваб скоро перевелся в Германию, летать на Ме.210.

13 января понесла первую потерю группа в Понтсаленйоки. Во время штурмовки поезда южнее станции Кузема "1B+HX" лейт. Мюллера получил попадание в правый мотор и сел в 30 км ЮЗ станции. В Vf.110G-2 №5227 стрелком был унтер-офицер Сардоник, получивший ранение в левый глаз. Через 3 дня их, совершивших переход до озера Нижне-Кумозеро, подобрал "шторьх" на лыжном шасси. Сардоннику пришлось лечиться три месяца. 16 января Цигенхаген сбил ЛаГГ-3, а его стрелок унтер-офицер Хесс - ЛаГГ-5. Проверить возможности нет, Момбеек ничего не уточняет.



Атака на советский поезд 20 января 1944 года

К 25 января задание на юге было выполнено и эскадрилья воссоединилась. В этот день, возглавляемая лидирующим Ju.88, она навсегда покинула театр боевых действий, на котором находилась безвылазно 2,5 года. Через Банак "церштёры" перебазировались в Бардуфосс. Там лейт. Волленвебер посадил самолет на брюхо, как следует из его воспоминаний. В списках потерь этого случая нет. По крайней мере один экипаж (Маул/Гунцельманн) однако оставался в Понтсаленийоки и до 12 февраля летал оттуда на разведку.

26 января: следующий этап перелета в новые места. Сначала добрались до Бодё, где самолет разбил унтер-офицер Борк (пришлось садиться на одно колесо). Конечным пунктом был аэродром Хердла, откуда предстояло летать над морем для разведки и защиты конвоев. Уже оттуда эскадрилью покинул Волленвебер, отправившийся в воздушную академию в Бад Бланкенбурге, где он учился летать на ракетных истребителях.

13 февраля в некоей "летней катастрофе" был потерян на 100% Bf.110G, но никаких подробностей и пострадавших людей нет. Точно такая же потеря случилась на следующий день.

Начиная 14 февраля эскадрилья приступила к боевым вылетам в новом районе - очень долго они оставались безрезультатными. В западной Норвегии было гораздо спокойнее, чем в Заполярье.

1 марта два самых старых стрелка в 13.(Z)/JG 5, фельдфебели Пфайффер и Гунцельманн отбыли учиться на пилотов-истребителей в Крайлсхайм.

Во второй половине марта командир, Треппе, отбыл в отпуск, рулить стал его заместитель Цигенхаген, но и он внезапно заболел и угодил в больницу. Тогда главным в эскадрилье стал стрелок, наверное, уникальный случай! Правда это был не обычный нижний чин, а некий "офицер при эскадрилье" Герхард Фридрих. Кто был этот кадр, неизвестно. Имел чин лейтенанта и с ноября 1944 г. командовал 10./ZG 26, в 1945 г. опять стал сбоку припека - адъютант II./JG 5 и одновременно командир штабной роты.

В марте опять было две малопонятных потери с неизвестными результатами. 10-го и 19-го по одному самолету повреждены на аэродроме - больше об этом ничего неизвестно.

Только 30 марта случилось нечто, выбивающееся из привычной рутины. Для оберфельдфебеля Мака и унтер-офицера Мёбиуса это окончилось смертью. Вообще-то на "1В+ЕХ" с Маком должен был лететь командир, Фридрих, но постоянный радист настоял, чтобы лететь ему. Именно в этот день состоялся первый воздушный бой с 18 "бофайтерами". Последние пытались атаковать конвой с пароходом MONTE ROSA; Мак перед тем, как погибнуть, сам сбил один "бофайтер". Еще один стал жертвой неизвестного стрелка (в бою участвовали еще лейт. Шмолль, фельдфебели Альт и Вундерле). Противниками немцев были канадцы из 404 эскадрона. Винг командер Виллис смог выпрыгнуть с парашютом и попал в плен, во втором самолете погиб флайт лейтенант Робинсон. Мака же не сбивал никто - во

время маневрирования он пролетел слишком низко, задел крылом воду и разбился. Ни обломков машины (Bf.110G-2, №5603), ни тел погибших не нашли.

1 апреля вновь один самолет был потерян при загадочных обстоятельствах на своем аэродроме.

Наконец, 18 апреля во время патрулирования побережья, лейт. Бётге сбил "бофайтер" - он стал последней, 126-й официальной победой 13.(Z)/JG 5. Вероятно, это был отбившийся от своего отряда самолет 144-го эскадрона, пропавший в тот день около Норвегии. Затем было еще много рутинных вылетов. 5 мая и 7 июля по одной машине было потеряно в катастрофах. Спустя 4 месяца отсутствия в эскадрилью вернулся Курпирс, а затем Сардоник. Последний воссоединился с прежним летчиком, Хельмутом Мюллером, но ненадолго. После переброски на оборону Рейха они снова разделились. Мюллер погиб 5 декабря 1944 г., уже как командир эскадрильи 9./JG 1.

17 июля 13.(Z)/JG 5 была переименована в 10./ZG 26. Об этом периоде деятельности эскадрильи известно мало. Возможно, в своем тихом месте она иногда участвовала в боях с английскими самолетами, атаковавшими конвои. У некоторых летчиков иногда даже случались всплески "революционного настроения". После известия о покушении на Гитлера, Сардоник выкрикнул: "Жаль, что это не получилось!". К счастью для него, стукачей среди товарищей не было. На том фельдфебель не успокоился и еще не раз начинал разговоры в том духе, что надо восстать, как матросам кайзеровского флота в 1918 г. За это его прозвали "красным матросом". Прозвище прилипло к нему как следует, и даже через 50 лет после войны, во время встреч ветеранов, его продолжали так называть.

25 августа Bf.110G-2 "2N+EN" из 12./ZG 26 сел на вынужденную на о. Смёла. Его пилот, обер-фельдфебель Вагнер, этой посадки не пережил, техник Лойдерт был ранен. Третий человек в кабине - стрелок унтер-офицер Глэзер из 10./ZG 26, был тяжело ранен. Он там оказался случайно - был "взят взаймы" в связи отсутствием штатного пилота Борка и нехваткой радистов в соседнем подразделении... Больше он назад не вернулся. В апреле 1945 в составе сборной группы выздоравливающих летчиков Глэзер попал в советский плен, но ввиду нетрудоспособности скоро оттуда освободился.

В начале сентября, когда финны сдались, IV./JG 5 срочно перебросили в Заполярье. После этого IV./ZG 26 осталась одна на все западное побережье Норвегии. 10./ZG 26 при этом поделили на две части: одну Треппе увел на Ставангер-Форус, вторую Фридрих - на Листер. Вылеты по-прежнему совершались нечасто и о стычках с противником никаких данных нет до 28 сентября. В этот день звено под предводительством Треппе взлетело для перехвата 4-моторных бомбардировщиков, проводивших поиски немецких подлодок. Лично сам гауптманн смог найти и сбить один В-24 из 206 эскадрона RAF западнее Листера. Экипаж флаинг офицера Карлайста погиб. "Южная" половина эскадрильи тоже проводила вылеты. Неизвестно, какой из групп принадлежал самолет "1B+FX" ефрейтора Штёра, который при маневрировании на малой высоте задел воду и разбился. Вторым был унтер-офицер Франк, машина Bf.110G-2, номер точно неизвестен - не то 5603, не то 6115.

3 октября лейт. Бётге смог сбить еще одного охотника за подлодками. Далеко над морем он перехватил и отправил вниз В-24, вероятно, принадлежавший 311 эскадрону RAF (чешскому). Машиной "К", заводской FI937, управлял пайлот офицер Хала. Хотя немцы видели парашюты и направили на место катастрофы спасательные самолеты, они никого не смогли найти.

24 октября 12./ZG 26 получила чувствительный удар, когда английские истребители сбили сразу три самолета во главе с ее командиром, гауптманном Климмером. После этого Курпирса перебросили туда, водить эскадрилью в бой.

30 октября 1944 обе части ранее разделенной эскадрильи соединились вновь на аэродроме Тронхейм-Ладе. Треппе назначили командиром всей группы. При этом 11./ZG 26, недавно прибывшая, базировалась на Тронхейм-Ёрландет, а 12./ZG 26 - была поделена между Ставангером-Солой и Хердлой. 10./ZG 26 стал командовать лейт. Бётге.

14 ноября Курпирс заявил сбитым В-24 далеко над морем. Подтверждения этой победы нет, а Курпирс после боя сел на брюхо. Bf.110G-2, "1B+DX" имел повреждений всего на 8%. Тем не менее, на следующий день он вылетел уже на другом самолете ("1B+NX") и опять заявил в море сбитый В-24. Это была его 11-я и последняя за войну заявка.

Самый конец года и начало 1945 г. проходили в рутинных вылетах, совершавшихся все реже из-за нехватки топлива. Наконец, 1 апреля эскадрилья окончила свое существование окончательно. Ее распустили, используя личный состав для формирования новой II./JG 5 (старую в ноябре 1944 г. переименовали в IV./JG 4). Командиром стал Треппе, адъютантом Фридрих, техническим офицером Шмолль, офицером связи лейт. Брюггентис. Эскадрильями командовали: 5-й обер-лейт. Гайко, 6-й - лейт. Кох, 7-й - лейт. Курпирс. Стрелки отправились в Германию: кто в зенитчики, а кто и вовсе в пехоту.

При переучивании на Vf.109 2 апреля в Госсене насмерть разбился Бётге. Последней потерей стал фельдфебель Вундерле, причем погиб он по глупому. Взлетев 3 апреля с Ладе, имея на борту почту, он взял, несмотря на запрет, одну из такс (а именно Локхида). В тесной кабине 109-го собака, вероятно, чем-то помешала пилоту, после взлета он почти сразу пошел вниз и разбился.

Фактически, этим и закончилась война для данного подразделения. Взятые в плен, летчики в основном отправились на работы во Францию, в трудовые лагеря военнопленных. Условия там были тяжелые, и до освобождения в 1947 г. дожили не все...

Примечание: данная статья является, фактически, сокращенным переводом 1 тома работы Эрика Момбека по истории эскадры (Eric Mombeek, *Eismeerjäger: Zur Geschichte des Jagdgeschwaders 5*). Использованы также остальные тома (2, 3 и 4), список потерь BBC СФ, составленный Ю. Рыбиным, "Хроника ВОВ СССР на Северном театре", выпуски с 1 по 6, материалы ОБД "Мемориал", а также немецкие документы.